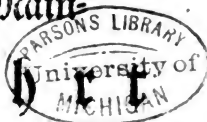


Die
Neckar- Rhein- und Main-
Schifffahrt



zwischen

Heilbronn,
Mainz und Frankfurt.

Geschichtlich,
rechtlich und kaufmännisch betrachtet

von

Johann Friedrich Zeller,
Neckar-Schifffahrts-Commissair in Heilbronn.

Heilbronn,
gedruckt mit Schell'schen Schriften.
1809.



Inhalts=Anzeige.

Seite

Seite

III. Kapitel.

IV. Kapitel.

V. Kapitel.

Seite

IX. Kapitel.

X. Kapitel.

XI. Kapitel.

Der Herr Geheime-Hofrath Dr. Gaum in Mannheim sucht in seiner Ende Monats März 1808 in Mannheim herausgekommenen Druckschrift, welche die Aufschrift führt:

Ist eine Spedition in Mannheim nothwendig, und dem Handel vorträglich?

die Meinung zu verbreiten, daß diese Frage bejahend zu beantworten sey; und tritt dabei vorzüglich als Wortführer des Mannheimer und Gegner des Heilbronner Handelstandes auf. Unter den Worten: „Spedition in Mannheim,“ scheint Herr Hofrath Gaum aber, wie aus dem Verfolg seiner Schrift, aus der Großherzogl. Badenschen Verordnung vom 17. März d. J. und den darauf in Mannheim gefolgten Vorkehrungen sich ergeben

dürfte, keine von dem Gutdünken der Handels-welt abhängende Spedition, sondern einen Zwangs-Waarenabstoß, und eine Zwangsspedition zu Gunsten der Mannheimer Handlungs-Innung, und so, nach der von der Stapelgerechtigkeit des ersten Grades im §. 3. seiner Abhandlung gegebenen Definition, einen Zwangsstapel und eine Zwangsspedition in Mannheim zu verstehen.

Weder die dabei betheiligten Regierungen, noch überhaupt einen Unterrichteten, wird er zwar damit auf seine Seite ziehen; allein die Darstellungsweise und die Gelehrsamkeit, mit der der Herr Verfasser seine Meinung vorzutragen wußte, verdienen ihre öffentliche Widerlegung.

Er sendet der Beantwortung der beiden Fragen eine Geschichtserzählung der Neckarschifffahrt voran, der er die Wendung zu geben sucht, die Spedition in Heilbronn als eine bloße Pfälzische Faktorie und als ein gezwungenes Institut dar-

zustellen, das mit dem Ende des baierischen Besitzes der Rheinpfalz sich von selbst gehoben habe, dem Interesse Badens fremd sey; daher zum Besten des allgemeinen Handels aufgehoben, nach Mannheim verlegt, und diese Stadt gegen allen bisherigen Besitz, gegen lange Erfahrung zu einer Stapelstadt erhoben werden müsse.

Allein seine Geschichtserzählung in diesem Bezug ist mit den Akten nicht übereinstimmend, und unrichtig ist in jedem Fall die Schlußfolge:

Was dem Interesse Badens zuträglich scheint, ist dem Handel im Allgemeinen vorträglich.

Die Geschichte

der Neckarschifffahrt, wie sie theils aus öffentlichen Schriften bekannt ist, theils aus Archival-Akten sich ergiebt, so weit sie auf die gegenwärtige Streitfrage Einfluß hat, ist diese:

I. Kapitel.

Geschichte der Neckarschifffahrt; Heilbronns vorzügliche Theilnahme an dieser Schifffahrt, an dem damit verbundenen Handel und der Spedition, — Kurpfälzisches Interesse, Mannheims Gegenversuche — im Allgemeinen. Berggut — Thalgut.

Schon seit mehreren Jahrhunderten, als Schifffahrt und Handel auf dem Rhein und dem Neckar ihren Anfang nahmen, war Heilbronn durch seine Lage an dem bis hieher gut schiffbaren Fluß, durch die frühe Einrichtung eines Kranen, durch den damit verbundenen kostbaren Wasserbau, und durch die übrigen zum Vortheil der Handlung getroffenen Einrichtungen die erste Handelsstadt am Neckar, stand mit Frankfurt und Mainz in direkter Verbindung, und von Heilbronn aus geschahen alle weitere Verladungen und Versendungen der auf dem Neckar in Heilbronn angekommenen, nach Schwaben, Baiern, in das

Tyrol, die Schweiz, und die jenseits der Donau gelegenen Länder, addressirten Güter — welche aus den Niederlanden, aus Frankreich, Mainz, Frankfurt u. s. w. kamen, und von der Fahrt Strom- oder Berg-aufwärts, in der Schiffersprache Berggüter genannt werden; eben so geschah von Heilbronn aus die weitere Spedition der aus den Italienischen Seehäfen, aus der Schweiz, aus Baiern, Schwaben und andern obern Gegenden in Heilbronn angekommenen, abwärts zur Neckarschifffahrt bestimmten Kaufmannsgüter, welche von der Fahrt Strom-abwärts oder dem Thal zu, mit dem Namen Thalgüter belegt zu werden pflegen.

Alle diese Güter wurden seit den ältesten Zeiten an dem Kranen in Heilbronn ein- und ausgeladen; die aufwärts bestimmten, theils durch Schiffe, welche von Heilbronn bis Kannstadt giengen, theils auf Wagen zu Land, die abwärts gehenden aber zu Schiffe an den Ort ihrer Bestimmung gebracht.

Durch eine in dem Heilbronner Archiv liegende Originalurkunde, Gmünd vom 5. Sept. 1281, erhielt Heilbronn von König Rudolph I. gleiche Stadtrechte, wie die damalen in Handel und Schifffahrt erhabene, dritte große Rheinstapelstadt. Speier.

Im Jahre 1307 war Heilbronn Mitglied des schwäbischen Bundes, nahm im Jahre 1381 Antheil an der zur Sicherheit des Handels geschehenen großen Vereinigung der Rheinischen und Obersteutschen Städte, und Heilbronns Handel war vor dem Jahre 1322 so bedeutend, daß lange vorher schon die Stadt Nürnberg mit Heilbronn einen Vertrag auf wechselseitige Zollfreiheit eingegangen hatte.

Eine von der Stadt Nürnberg ausgestellte Urkunde von St. Thomas 1322, wovon eine Abschrift im Heilbronner Archiv liegt, bezeugt dieses mit dem Beisatz: „als von Alters her.“

Auch Fischer in seiner Geschichte des teutschen Handels erwähnt dieses Vertrags.

Wegen Heilbronns vorzüglicher Theilnahme an der verbundenen Rhein= und Neckarschifffahrt forderten die vier Rheinischen Kurfürsten, Mainz, Trier, Köln und Pfalz in einem gedruckten Schreiben, datirt von Oberwesel, Freitag nach Cantate 1506, den Magistrat in Heilbronn auf, des Handels und der Schifffahrtverständige aus der Bürgerschaft zu Heilbronn auf die Kapiteltage nach Oberwesel zu senden, um mit ihnen gemeinschaftlich über das Beste der Rheinschifffahrt und des Rheinhandels zu berathschlagen.

Wegen der Stapel= und Zollstreitigkeiten, welche zwischen Kurmainz und Kurpfalz vorfielen, erhielt der Magistrat in Heilbronn mehrmalen von beiden Theilen Schreiben, in denen jeder Theil sein Verfahren zur Sache der Nothwendigkeit, durch die Gewalthätigkeiten des andern

Theils hervorgerufen, zu machen suchte, und Heilbronn wurde immer als dabei vorzüglich betheiligt angesehen; weshalb auch im Jahr 1768, als das Kranengeld in Mainz erhöht werden sollte, und Kurpfalz dieses als gegen den Vertrag von 1749 streitend ansah, Kurpfalz den Magistrat in Heilbronn aufforderte, mit ihm und der Stadt Frankfurt gemeinschaftliche Sache zu machen, und als gütliche Vorstellungen nichts fruchteten, schloß sich Heilbronn im Nov. 1769 förmlich dem von Kurpfalz und der Stadt Frankfurt bei dem ehemaligen Reichskammergericht anhängig gemachten Mandatsprozeß an, welcher sich ganz zum Vortheil der Kläger endigte; auch wurde Heilbronns Magistrat und der Heilbronner Handelsstand bei Errichtung der Rangfahrtsordnung von 1753 und 1784, bei den Verhandlungen über die Handelsverträge zwischen Württemberg und der Pfälz, und bei den Frachtbestimmungen zugezogen; wie dieses im Verfolg dieses Aufsatzes wird gezeigt werden.

Eine nothwendige Folge des Heilbronner Handels und der Lage der Stadt an dem durch Natur und Kunst Anfangs nur bis Heilbronn gut schiffbaren Neckar, war auch die Spedition aller der Waaren, welche über Heilbronn giengen, und am Kranen zu Heilbronn ein- und ausgeladen werden mußten, sobald der entferntere Eigenthümer dieses nicht selbst besorgte, welches in der Regel auzunehmen, eine Unbekanntschaft mit der Handlungswelt voraussetzen würde; Heilbronn war daher auch seit den grauesten Zeiten der Rhein- und Neckarschifffahrt, für Neckar- Berg- und Thalgüter, der Hauptspeditionsplatz. Mannheim hingegen war bis zum Jahr 1606, wie H. H. Gaum S. 14 seiner Schrift selbst bekennt, für die Schifffahrt und den Handel ein unbedeutendes Dorf, konnte in dieser Periode noch gar nicht zur Sprache kommen; erst als es längst der Sitz der pfälzischen Regenten war, — nach dem Mainzer Vertrag von 1749 und der Rangfahrtsordnung von 1753 erhielt Mannheim einige Spedi-

tionsgeschäfte auf dem Neckar, worüber das Kapitel über die Schleichschifferei den nähern Aufschluß giebt. Allein gerade weil durch die Einmischung Mannheims die Rangfahrtsordnung gestört, und der Schleichhandel befördert wurde, untersagte die Kurpfälzische Regierung den Mannheimern Handelsleuten die Spedition der Neckargüter, welche übrigens von selbst sich gehoben hätte, sobald die über die Rangfahrer entstandenen Klagen gehoben waren.

Mannheim suchte auch einigemal sich zu einem gezwungenen Stapel- und Speditionsplatz zu machen; die darüber erhaltene Erfahrung überzeugte aber die Kurpfälzische Regierung von dem daraus entstandenen Nachtheil für den Handel überhaupt, und von dem Schaden für seine eigenen Unterthanen, vorzüglich von dem Schaden seiner Neckarschiffer, und von den Verkürzungen seiner Cameraleinkünften.

Die Vortheile des Ganzen überwogen die allgemein gekannte Vorliebe der Pfälzischen Regenten für den schönen Fürstensitz; die Kurpfälzische Regierung störte die seit Jahrhunderten bestandene direkte Verbindung Frankfurts und Mainz mit Heilbronn nicht; sondern fand es sowohl den Grundsätzen des allgemeinen und des teutschen Staatsrechts als seinem Staats- und seiner Unterthanen Vortheil angemessener, die Handelswelt durch gezwungenes Ausladen und Einladen an einem von der Natur nicht begünstigten Kranen, mit ihrem Waarenbezug nicht aufzuhalten; verringerte vielmehr um den Waarenzug durch den Neckar noch mehr zu beleben, die Zölle, und schloß, zu gleichem Zweck, mit Württemberg und der damaligen Reichsstadt Heilbronn Handlungsverträge. Nicht Zwang, — Abgabenerleichterung, Einrichtungen zu schnellem Waarentransport, waren ihre Mittel; und so hob durch gemeinschaftliches Zusammenwirken sich die Neckarschifffahrt zu der Höhe, daß sie jezt ein Gegenstand des Neides und des eigen-

nützigen Bestrebens einiger Mannheimer Handelsleute wird, die Vortheile der Neckarschifffahrt sich mit Gewalt allein zuzueignen.

Die Natur des Handels leidet aber keine Gewalt.

„Jeder Handel“ sagt daher — ein Mann, der den Handelsgang genau kennen lernen

Fischer in der Geschichte des teutschen Handels, 1. Theil Kap. 31. S. 381.

„ist von so heikler Beschaffenheit, daß ihn oft geringe Einschränkungen ersticken können, und wenn ihm auch gleich vortheilhaftere Richtungen gezeigt werden, er sich doch nur langsam daran gewöhnt. Wahrheiten, die alle Tage übersehen werden. Fast möchte man die Beobachtung für wahr halten, daß, wenn sich der Regent zu emsig um seine Beförderung bemüht, ihm insgemein mehr

Schaden als Vortheil geschieht. Schon genug, wenn der Staat ihn nicht stört, befördern darf er ihn eben nicht nothwendig; der Eigennuz seiner Unterthanen weiß ihn schon selbst in Aufnahme zu bringen, und einem verständigen Kaufmann mangelt es nie an Scharfsichtigkeit, die mancherlei kleinen Nebenumstände zu benuzen, oder gegen gewisse Zufälligkeiten auf der Hut zu seyn, die seinem Gewerbe den Umsturz drohen.«

Heilbronn will für sich keinen erzwungenen Handel, keine erzwungene Spedition, es will nichts als Nichtstörung. Auch über die Spedition der Neckargüter entscheide das Zutrauen der Handelswelt, nicht Zwang:

ob Heilbronn, ob Mannheim den Vorzug haben soll?

Der Spediteur, der am wohlfeilsten und am schnellsten seinen Freund bedienen wird, erhält die Siegespalme; ein solcher edler Wetteifer beider Städte allein ist ihrer würdig.

II. Kapitel.

Heidelberger Neckarschiffer-Brüderschaft. Theilnahme der Heilbronner Schiffer an derselben.

In den ältesten Zeiten der Neckarschifffahrt war dieselbe für jeden, der Lust und Gelegenheit dazu hatte, frei. Auch Speierer Schiffleute befuhren nach

Lehmanns Speierischer Chronik S. 366.

den Neckar.

Als aber die Neckarschiffer in eine besondere Brüderschaft zu Heidelberg sich vereinigten, so schlossen sie nach und nach alle Schiffer, die nicht zu ihrer Zunft hielten, davon aus; Heilbronner, Neckarsulmer und andere nicht Pfälzische Neckarschiffer schlossen sich daher an diese Zunft an.

Sie erhielten ihre eigene Zunftmeister, unter dem Namen Brudermeister, und über diese und

die ganze Zunft setzte die Pfälzische Regierung einen obersten Zunftherrn, unter dem Namen eines Neckargrafen, welcher der Regierung in Mannheim und späterhin einer eigenen Pfälzischen Schifffahrts = Commission untergeordnet war.

Diesem Neckargrafen wurde auch die Justiz und Polizey in Pfälzischen Neckarschifffahrtssachen, so wie die Bewahrung der Pfälzischen Rechte und Ansprüche auf diesen Strom, übertragen.

Die innere Einrichtung der Neckarschifferzunft war der anderer Zünfte ähnlich.

Es gab Jungen, Knechte, Meister und besondere Vorschriften für dieselbe.

Alle Jahre war Zunftzusammenkunft in Heidelberg, in der Schiffersprache Brudertag genannt, unter dem Vorsitz des Neckargrafen, bei welcher

Versammlung die Innungsangelegenheiten, gleich bei andern Innungen oder Zünften, verhandelt wurden.

Die Pfälzer Neckarschiffer suchten in der Folge die Neckarschiffer, welche keine Pfälzer Unterthanen waren, von der Neckar- und der damit verbunden gewesenen Rheinschifffahrt auszuschließen, worüber der Heilbronner Schiffer Andreas Reinhart unterm 7. April 1608 bei dem Heilbronner Magistrat Klage führte, und um Verwendung für ihn bei der Pfälzischen Regierung bat, welche Verwendung auch die Folge hatte, daß die Heilbronner Schiffer bis in das Jahr 1679 nicht mehr in der Neckar- und Rheinschifffahrt gestört wurden.

In diesem Jahre aber wurden die alten Versuche, sie von der Neckar- und Rheinschifffahrt zu verdrängen, erneuert, und auf dem Brudertag in Heidelberg erklärt:

„Daß

„Daß des Hanns Philipp Gaben Wittwe nur so lange als sie Wittwe sey, bei der Neckarschifffahrt werde geduldet werden; die beiden andern Heilbronner Schiffer, Johann Wigant und Konrad Gab, so wie der Schiffer Veit zu Neckarsulm aber ausgeschlossen seyn sollen.“

Die beiden Heilbronner Schiffer Gab und Wigant machten hievon unterm 18. Febr. 1679 dem Magistrat zu Heilbronn die Anzeige, und baten ihn, es dahin zu vermitteln:

„daß sie in ihrem Beruf auf dem Neckar und Rhein, sie führen gleich zu Schiff, was es auch seyn möchte, von den Pfälzischen Schiffleuten möchten unangefochten bleiben können.

Die auf das magistratische Schreiben erlassene Antwort der Pfälzischen Regierung, Fried-

richsburg vom 10. April 1679, war aber nicht günstig, und es sollte oberhalb Jaxtfeld kein Schiffer oder Hümpler mehr gelitten werden.

Der Schiffer Gab, dessen Vermögensumstände ihm nicht erlaubten, den Streit auszuwarten, zog daher nach Hirschhorn, mit Vorbehalt seines Heilbronner Bürgerrechts.

Wahrscheinlich haben die damaligen unruhigen Zeiten die weitere Betreibung dieses Gegenstandes aufgehalten; erst unterm 21. Oktober 1687 erfolgte auf weitere Verwendung des Heilbronner Magistrats, von der Kurpfälzischen Regierung in Heidelberg, die Antwort:

„daß, wenn die Heilbronner Schiffer sich unter die Neckarbrüderschaft wie vor Alters wiederum begeben, und der Neckarschifferordnung gemäß verhalten würden, sie auch

alsdann die darin enthaltenen Freiheiten und Gerechtigkeiten zu genießen haben sollten.«

Worauf der Konrad Gab wieder nach Heilbronn zog, und mit andern Heilbronnern Schiffleuten, gleich den andern in die Heidelberger Neckarschiffer-Brüderschaft, zünftigen Schiffern, Neckar und Rhein befuhr. Die Heilbronner Schiffer mußten aber öfters Neckereien der Pfälzischen Schiffer erdulden.

Auf dem Brudertag im Jahr 1704 wurde beschlossen, daß jedem Schiffer zwei Schiffe und jedem Hümpler zwei Hümpelnachen zu führen erlaubt seyn solle.

Nach der von Schiffer Gab unterm 6. November 1706 bei dem Heilbronner Magistrat übergebenen Klagschrift wollten aber die Pfälzer Schiffer, als Gab den zweiten Nachen erwarb,

dieses unter dem Vorwand: daß er kein Pfälzer sey, nicht zugeben, sondern sogar seinen Sohn von der Neckarschifffahrt ganz ausschließen.

Auf die Verwendung des Magistrats in Heilbronn erhielten Vater und Sohn Gab ihre alten Rechte wieder, und sie und ihre Nachkommen übten sie aus bis in das Jahr 1796, in welchem der letzte Heilbronner Schiffer, auch ein Gab, ertrunken ist, ein Sohn des Jakob Friedrich Gabs, der im Jul. 1762 bei Oppenheim gleiches Schicksal hatte. Noch jetzt aber ist auch ein nicht Pfälzer oder nunmehr nicht Badner Neckarschiffer in Neckarsulm, der von Heilbronn bis Mannheim gleich den Badischen Neckarschiffern fuhr und noch fährt.

Vor dem Jahr 1753 befuhren die Neckarschiffer den Neckar, Rhein und Main zugleich, wie das unterm 7. April 1608 von der Stadt Heilbronn an den Kurfürsten Friedrich wegen des

Heilbronner Schiffer Reinharts erlassene Schreiben; das auf die Belassung des Reinharts an der Schifffahrt auf dem Rhein und Neckar gerichtet ist, und die Errichtung der Marktschiffe im Jahr 1712 und 1730, welche Schiffe von Heilbronn bis Mainz und Frankfurt und von da nach Heilbronn zurück giengen, darthun. Auch beweist der im Jahr 1704 von der Neckarschifferbrüderschaft zu Heidelberg gemachte Beschluß, daß ein jeder Schiffer 2 Schiffe, und ein jeder Hümpler zwei Hümplernachen führen dürfe — daß damalen auf dem Neckar neben den eigentlichen Schiffern auch Hümpler waren.

Das Wort Hümpler ist nach Adelungs Wörterbuche 2. Thl. S. 1317.

mit Pfuscher, Stümper, gleichbedeutend, und mochte in jenen Zeiten, als Neckarschiffer und Neckarhümpler noch von einander unterschieden wurden, die Bedeutung eines Schiffers gehabt haben,

der die Schifffahrtskunde entweder nicht gehörig erlernt hatte, und daher kein eigentliches Schiff führen durfte, oder der das Vermögen zu dessen Erwerbung nicht besaß; sondern sich auf ein kleineres Fahrzeug einschränken mußte, dem man den Namen Schiff nicht gab.

Wahrscheinlich haben diese Hümpler, weil sie keine eigentlichen Schiffe, sondern nur Nachen hatten, den Rhein auch nicht befahren; sondern waren nur auf den Neckar eingeschränkt, und schon vor der auf den Mainzer Vertrag von 1749, dessen unten wieder wird erwähnt werden, gefolgten Rangordnung von 1753, nur die Frachtunterpächter (subconductores) der reichern Neckarschiffer. Einen weiteren Beweis für diese Meinung giebt ein von dem Neckargrafenamt zu Heidelberg an den Magistrat in Heilbronn unterm 6. Febr. 1741 erlassenes Schreiben, in welchem enthalten ist:

„daß nach an das Neckargrafenamt von der Kurpfälzischen Regierung erlassenen

Befehlen die Heidelberger Schiffleute bei der Neckarschifffahrt in ihrem seitherigen Besitz vor andern geschützt werden sollen, nichts desto weniger aber der Mannheimer Schiffmann Martin Ruppert, die von Frankfurt und Mainz nach Mannheim gebrachten Kaufmannsgüter, zweien Hümplern von Haßmersheim, Martin Stab und Heinrich Buchert übergeschlagen, welche jene Waaren nunmehr nach Heilbronn führen — weshalb der Magistrat in Heilbronn ersucht werde, die Frachtgelder bei den Heilbronnern Spediteurs einzunehmen, und beliebig an das Neckargrafenamt einzusenden."

Auch mußte es der Natur der Sache nach längst vor der Rangfahrtordnung von 1753, Leichtschiffer auf dem Neckar gegeben haben; da, wenn der Fluß durch lange anhaltende Sommerhitze klein war, der Schiffer, der mit ziemlicher Ladung auf

dem Rhein von Mainz nach Mannheim kam, mit voller Ladung den Neckar nicht befahren konnte; mithin er einen Theil seiner Waaren an dem Zusammenfluß des Rheins und des Neckars auf leichtere Schiffe verladen, oder nach der Schiffersprache überschlagen mußte.

Das Wort Leichtschiffer, im Niedersächsischen Lichtschiffer, Lichter, ist auch nach Adelungs Wörterbuche

1. Theil, S. 202.

im Niedersächsischen besonders in der Seefahrt üblich, und stammt von dem Bei- oder Nebenwort leicht, Niedersächsisch licht ab. Das verbum regulare act. ist leichten, lichten, leichter machen, ausleeren, entlasten; daher Leichter, Lichter, auch in den Seestädten kleine Schiffe oder Fahrzeuge, vermittelst deren größere geleichtet, d. i. entladen werden, besonders in seichten Häfen, wo jene mit voller Ladung nicht würden einlaufen können, genannt werden.

III. Kapitel.

Marktschiffe in den Jahren 1712 — in den 1730er Jahren.

Vor der Heidelberger Schifferzunfteinrichtung befuhr jeder Rhein= und Neckarschiffer, der Lust und Gelegenheit dazu hatte, und nach jener Zunftverfassung vor dem Jahr 1712 jeder in die Heidelberger Neckarschifffahrt=Bruderschaft eingezünftete Schiffer, Neckar, Rhein und Main von Heilbronn bis Mainz und Frankfurt, so wie er Ladung erhalten konnte und nach einem Frachtpreis, wie ihn die jedesmalige Uebereinkunft des Handelsmanns und Schiffers bestimmte.

Im Jahr 1712 aber errichtete Kurpfalz neben der vorherigen freien Schifffahrt, für Reisende und Waaren, Postschiffe, Marktschiffe genannt; von denen jede Woche ein Schiff von Heilbronn nach Frankfurt gieng; im Jahr 1730 wurde diese Neckarschifferei im öffentlichen Aufstreich für eine jährliche Abgabe von 600 Gulden von

Kurpfalz verpachtet, wobei zwölf Pfälzische Schiffer sie auf 12 Jahre erhielten, unter Vorschriften, welche über diese neue, in der Geschichte der Neckarschifffahrt Epoche machenden Einrichtung vollständigen Aufschluß ertheilen; welche daher ausführlicher anzugeben, nicht unzweckmäßig seyn dürfte; sie waren diese:

1.) Die Erbauung von 6 Schiffen, deren jedes zwischen 80 bis 90 Schuh lang, 6 — 7 Schuh im Boden breit, durchgehends mit einem Dach, bis zu dem Mastbaum aufgebaut, mit einem Zimmer für hohe Standespersonen getäfelt, mit Fenstern, für den Winter mit einem Windofen versehen, und mit einem Zimmer für niedere Reisende und für Güter eingerichtet seyn sollte.

2.) Erlaubniß eines Anhängnachens;

3.) Verbot des Ueberladens im Allgemeinen.

4.) Aufstellung von Faktors in den Orten in denen Ein- und Ausgeladen werde, besonders eines zu Heilbronn wohnhaften, welcher die Kaufmannswaaren in Empfang nehmen, an die Behörde überliefern, die veraccordirte oder taxirte Fracht, nach richtig geschehener Lieferung und nach Abzug der vertragsmäßigen Procente, an die Marktschiffer sogleich bezahlen sollte.

5.) Verbot, daß ein anderer Pfälzischer Schiffer im Neckar und Rhein an dem Ort und Tag, an welchem das Marktschiff anwesend war, Personen oder Waaren in sein Schiff einnehmen dürfe, — in Nothfällen die Miethe besonderer Nachen ausgenommen — bei 50 Reichsthaler Strafe; auch sollte kein Schiffer wohlfeilere Frachten machen als der Marktschiffer, bei 20 Reichsthaler Strafe.

in Heilbronn unterm 9ten Januar 1720 verwandte, und den Magistrat bestimmt ersuchte, den Handelsleuten bei Strafe aufzuerlegen, die Fracht dem Faktor (wie er von der Pfalz genannt wurde) Pfeil und nicht den Marktschiffern zu bezahlen, auch bekannt machen zu lassen, daß die Fracht nicht anders als nach der auf den Brudertagen regulirten Taxe bezahlt werden dürfe.

Der Magistrat in Heilbronn willigte aber in die Wünsche der Pfälzischen Regierung nicht; kam jedoch in der Hauptsache: die Pfeilische Güterbestätterei, Botenmeisterei und Faktorie betreffend, so lange Pfeil am Leben war, nie zu einem entscheidenden Beschluß.

Den 29. März 1722 verließ Pfeil das Leben, und von dieser Zeit an bis in das Jahr 1730, mithin 8 Jahre lang ruhte die Faktorie der Schiffer.

Als aber die Marktschifferei im Jahre 1730 in öffentlichem Aufstreich 12 Schiffern auf 12 Jahre überlassen und die Aufstellung eines Post- oder Botenmeisters unter dem Namen eines Faktors wieder für nöthig erachtet wurde; so schlossen deshalb die Marktschiffer unterm 6. März 1730 mit dem Heilbronner Handelsmann Rund einen Vertrag ab, nach welchem er während der 12jährigen Dauer der Marktschifferei die Güter, welche von den Marktschiffern nach Heilbronn würden gebracht werden — in Empfang nehmen, an die gehörigen Orte befördern, und die Waaren, welche die Schiffer Strom-abwärts zu führen hätten, den Schiffleuten in die Schiffe überliefern, ihnen Verzeichnisse mit dem Zeichen und der Nummer der Waaren und der Angabe, wem solche gehören, darüber zustellen sollte; weshalb auch die Schiffer ohne Vorwissen der Faktorie, weder aus- noch einladen durften; auch sollte der Faktor von den Kaufleuten, die nicht in Heilbronn wohnten, den Frachtlohn einziehen, und

den Schiffern, ehe sie wieder abfahren, wenn die Waaren in gutem Zustand überliefert seyen, baar bezahlen. — Bei den Heilbronner Kaufleuten sollte aber der Schiffer die Fracht für die an jene addressirten und gelieferten Güter ohne Abzug selbst einziehen, davon die vertragsmäßigen Procente an die Faktorie entrichten; dagegen sollte der Faktor jedem mit Ladung abgehenden Schiffer, auf sein Begehren, 50 Gulden auf die Reise mitgeben, und bei der Wiederankunft des Schiffers, an dessen Frachtlohn in Abzug bringen.

Den Frachtlohn der Güter, welche an, unter Heilbronn gelegenen Orten abgegeben oder geladen werden, habe der Schiffer selbst einzuziehen. Die Marktschiffer sollten auch bei jeder Abfahrt von Mainz der Faktorie ein richtiges Verzeichniß ihrer ganzen Ladung, mit der Angabe, wohin die Waaren gehörten, durch die Post zusenden, um den Kaufleuten schleunige Nachricht geben zu können. Für die Bemühungen des Factors, für seine Vorschüsse und gleich baare Zah-

lungen der Frachten, sollte er von allen Waaren, die in und außer der Meßzeit von Markt= und Meßschiffern zu Heilbronn aus= und eingeladen würden, sie seyen an die Faktorie selbst, oder an Andere addressirt, 6 vom Hundert und als Beitrag zur Haltung eines Gehülfen für die Faktorie 1, zusammen 7 Procente von den Marktschiffern erhalten, so daß er dieselbe jedesmal von der Fracht abzuziehen und sich selbst bezahlt zu machen berechtigt sey.

Auch sollte der Faktorie gestattet seyn, für ihre besonderen Bemühungen, Briefporto, Reise= und andere Auslagen den Kaufleuten von jedem Centner zwei Kreuzer anzurechnen.

Ferner sollte jeder Marktschiffer dem Faktor jährlich 10 Centner Gut frei nach Heilbronn liefern; und endlich sollte der Faktor streng darauf halten, daß das jede Woche nach Heilbronn kommende Marktschiff, Montags in der Frühe mit dem Glockenschlage 8 Uhr, abfahre.

Den 14ten April 1713 erfolgte die Bestätigung dieses Vertrags von der Pfälzischen Regierung, mit welcher Bestätigung Rund den Titel eines Pfälzischen Faktors erhielt, und angewiesen wurde, dafür zu sorgen, daß die Güter, welche sonst zu Land verschickt wurden, zu Schiffe kämen, und sollte überhaupt auf das Pfälzische Zollinteresse im Einzelnen und im Allgemeinen bedacht seyn.

Die übrigen Heilbronner Spediteur ließen sich aber gleich bei der ersten Kunde von dem Rundischen Vorhaben gegen dasselbe auf, übergaben schon unterm 7ten Febr. 1730 eine Anzeige und Vorstellung dagegen, bei dem Heilbronner Magistrat, und sagten dabei unter anderm auch: „dem Schiffmann könne es gleichviel seyn, an wen er die bisher gewöhnlichen Procente bezahle; die übrigen Spediteur hätten den Schiffern bisher auch ohne Klage die Fracht bezahlt und ihnen noch Geld zur Reise vorgeschossen.“ Welche Stelle ihrer Beschwerdenschrift beweisen

dürfte, daß Procentenabzug gegen Frachtzahlung und Vorschüsse, eine längst vor der Pfeilischen Faktorie gewöhnliche Abgabe war. Ferner bemerkten sie richtig, daß die Verpachtung der Marktschifferei eine Frachterhöhung zur Folge haben und die Neckarschifffahrt dabei leiden müsse, auch dadurch die Pfalz so gut als Heilbronn Schaden empfinden werde.

Diesmal zeigte der Heilbronner Magistrat mehr Energie, als zu den Pfeilischen Zeiten; auf die erste Anzeige der Heilbronner Spediteur von den Rundischen Unterhandlungen um die Faktorie, untersagte er nicht nur dem Rundischen, sondern jedem andern Heilbronner Handlungshause, die Uebernahme einer solchen Faktorie; sondern bestand auch auf diesem Entschluß, als die Pfälzische Regierung in einem Schreiben vom 14ten Febr. 1730 sich darüber beschwerte und äußerte: daß dieses Verbot gegen die Observanz und die Pfälzischen Rechte streite; auch sogar auf den

Fall der Nichtzurücknahme dieses Verbots, die Drohung verband, einen Faktor aus Mannheim nach Heilbronn zu sezen; und zur Behauptung der angegebenen Observanz anführte: daß der ehemalige Faktor Pfeil von der zu Mannheim angeordneten Commission in Pflichten genommen worden sey.

Der Heilbronner Magistrat sprach in seinem Antwortschreiben vom 9ten Jun. 1730 von der Unkenntniß einer solchen Verpflichtung, und daß ein solcher einziger und heimlicher Akt den Rechten der Stadt Heilbronn nicht nachtheilig sey; zeigte die Nachtheile der Faktorie und der damit verbundenen Erhöhung der Schifffracht, und fügte die gerade Erklärung bei: daß er mit seiner Pflicht die Territorialrechte zu wahren, es nicht vereinigen könne, einen Pfälzischen Faktor in der Stadt zu dulden, und er daher auch sein Verbot nicht zurück nehme.

Dieses Schreiben blieb unbeantwortet. Der Heilbronner Magistrat gieng seinen Weg stand-

haft fort, erinnerte den Handelsmann Rund, der schon vorher bei Verlust seines Vermögens und Bürgerrechts gegen alle Einlassung in Pfälzische Pflichten verwarnt worden war, unterm 20sten Juni 1730 nochmals, nichts vorzunehmen, das einer Faktorie gleich sehe; setzte ihm, als er Bewegungen blicken ließ, dagegen zu handeln, unterm 7ten Sept. 1730, 20 Reichsthaler Strafe an, mit dem weiteren Bedrohen, daß sowohl er als jeder Andere, der sich direkt oder indirekt der Faktorie unterziehen würde, mit einer Strafe von 100 Reichsthalern würde belegt werden. Die Spedition sollte frei bleiben und in die Frankfurter Zeitung eingerückt werden, daß in Heilbronn kein Faktor geduldet werde. Rund hat von dieser Zeit an auch keinen Anlaß zu Beschwerden, wegen Anmassungen einer solchen Faktorie, gegeben, und hat selbst, als der Schwanenwirth Rupfer die Faktorie bei Kurpfalz nachsuchen wollte, im Februar 1743, mit andern Speditionshandlungen, unter Beziehung auf die Magistrati-

schen Beschlüsse, welche ihm und Andern die Annahme einer Pfälzischen Factorie untersagten, dagegen Vorstellungen gemacht.

Wenn gleich in der Folge die Pfälzische Regierung nur einige Handlungshäuser als Spediteur wollte angesehen wissen, und nur diesen den späterhin auf 5 vom Hundert gekommenen Fracht-Lohn-Abzug wollte zukommen lassen; so geschah dieses doch nicht, und alle übrige Heilbronner Speditionshäuser machten dieselben Geschäfte und bezogen dieselben 5 Procente. Auch gab der Heilbronner Magistrat nie den Namen eines Faktors einem Handlungshause, noch je einem einen Vorzug vor andern mit der Spedition beschäftigten Handlungshäusern, und als Heilbronn unter die Herrschaft Württembergs kam, so war ohnedieß keine Rede von Pfälzischen Faktorien.

Daß nach dem Ende der 12 jährigen Marktschifferei-Verpachtung, von 1730, dieselbe wieder

erneuert worden ist, oder daß dieselbe auch nur die 12 Jahre fortgedauert hat, darüber finden sich in den Heilbronner Akten keine Spuren; sondern es hat bei dem Mangel einer besondern Post- oder Botenmeisterei und bei dem Widerwillen der Schiffer, welche keinen Antheil an der Marktschifferei hatten, alle Wahrscheinlichkeit, daß dieselbe sich von selbst aufgehoben hat.

Mit dem Jahr 1749 trat ohnedieß eine neue Periode der Neckarschifffahrt ein.

V. Kapitel.

Mainzer Vertrag von 1749 — Andringen des Heilbronner Handelsstandes auf Vereinigung der Pfälzer Rheinschiffer und der Neckarschiffer — auf eine Rangordnung — Verhandlung des Heilbronner Handelstandes darüber, mit dem Neckargrafen-Amt in Heidelberg. — Zustimmung in die Frachterhöhung, jedoch nur unter Bedingungen. — Rangfahrtordnung von 1753. — Rangfahrer — Leichtschiffer oder Hümpler — Nächler — Waaren-Ueberschlag von den Rheinschiffen in die Neckarschiffe — weiterer Transport bis Heilbronn.

Das Stapelrecht, das Kurmainz seit Jahrhunderten zu erlangen suchte; sein Bestreben, den Rheinhandel allein an sich zu ziehen; die Pfälzischen Gegenversuche, gaben die Veranlassung zu vielen, öfters mit gewaltsamen Mitteln verhandelten Streitigkeiten zwischen Kurmainz und Kurpfalz.

Des Haders müde, schlossen endlich beide, den 10. Februar 1749, einen Vertrag ab, wel=

cher der Neckarschifffahrt eine neue staatsrechtliche Bestimmung gab und eine neue Periode in der Geschichte der Neckarschifffahrt herbeiführte, welche bis zur Octroi=Convention vom Jahre 1805, ihre Fortdauer hatte.

In diesem Vertrage

a) kannte Kurpfalz den lange bestrittenen Stapel in Mainz, mit Waaren=Ueberschlag und Waaren=Niederlage, an;

b) leistete Mainz für seine Schiffer auf die Neckarschifffahrt Verzicht, und zwar mit diesen Worten:

6tens

„Da wegen der Neckarschifffahrt hin und wieder beschwerliche Um= und Anstände sich hervorgethan, so haben wir uns verglichen, daß wir, der Erzbischoff und Churfürst, vor unsere Rheinschiffer für jetzt und beständig auf solche Neckarfahrt verziehen

und derselben uns begeben, jedoch dergestalt, daß dem Erzstift Mainz jederzeit frei gelassen und ungehindert bleiben solle, die Churmainzische nach Mainz transportirende Crescentien, nach eigener Willkühr, einem Neckar= oder auch, benöthigenfalls, andern Churmainzischen Schiffmann, zur Ladung zu übergeben.«

c) Den Neckarschiffern aber wurde gleich den Kurpfälzischen Oberrhein=Schiffern zugestanden:

aa) Unbeschränkte Rückladungen an den Mainzischen Ufern, wenn sie Ladungen dahin brachten.

bb) Die freie Befahrung des Mainstroms hin und her, Beladung ihrer Schiffe mit Gütern aller Art, mit Ausnahme der in das Elsaß, in die Schweiz und nach Straßburg bestimmten Güter; sogar wurde diesen, den Main herabkommenden

Schiffern, gestattet, wenn sie keine oder keine volle Ladung den Main herabbrachten, in Mainz Ladungen nach Gutdünken mitzunehmen.

Und in dem Nachtragsvertrag, der auch vom 10ten Februar 1749 ist, wurde

cc) gegenseitig $\frac{1}{3}$ des zollbaren Guts zollfrei zu lassen, festgesetzt; und

dd) die Geldsorten, in welchen der Zoll entrichtet werden sollte, auf coursirende Münze, und der Aufwechsel auf $7\frac{1}{2}$ Kr. vom Gulden, bestimmt.

ee) Wurde in einem weitern Nachtragsvertrag vom 10ten Februar 1749 verglichen:

„daß die Kurpfälzischen Oberländischen Schiffleute die Hälfte an der Kurmainzischen Fahrt nach Straßburg haben, und unter den beiderseitigen Schiffern, und über-

haupt eine solche Ordnung entworfen werden soll, worauf beider Theile Nutzen und auch der dabei betheiligten Kaufmannschaft Vortheil erzielt werde; zuvor sollen aber die dabei beiderseits Betheiligte und Schiffahrtsverständige darüber gehört werden."

Diese Verträge, vom 10ten Februar 1749, wurden auch in dem zu Mainz, den 29sten May 1751, zwischen der Krone Frankreich und den beiden Kurfürsten von Mainz und Kurpfalz über die Straßburger Rheinschifffahrt geschlossenen Vergleich, bestätigt.

Durch diesen 1749 errichteten Vertrag, erhielten die Neckarschiffer eine ausgedehntere Rheinschifffahrt als sie vorher besaßen; welche die Mannheimer Rheinschiffer Brüderschaft veranlaßte, dagegen auch größere Ansprüche auf die Neckarschiffahrt zu machen, als ihnen vorher die Kur-

pfälzi-

pfälzische Regierung, welche, wie oben gezeigt wurde, die Heidelberger Neckarschiffer-Bruderschaft vorzüglich begünstigte, zugestehen wollte.

Dadurch entstanden manche Unordnungen in der Neckarschifffahrt, welche den Heilbronner Kaufleuten Veranlassung gab, als sie von dem Neckargrafen-Amt, auf Ansuchen der Mannheimer Rheinschiffer-Brüderschaft durch den Heilbronner Magistrat aufgerufen wurden: mit den Schiffern über Frachtlohn, Procenten-Bezug und Gewichts-Bestimmung sich zu vergleichen, und deshalb Bevollmächtigte nach Mannheim zu senden in einer an den Heilbronner Magistrat, unterm 8ten März 1748, gerichteten Vorstellung zu erklären:

„daß, da jener Vorschlag nur einseitig von der Mannheimer Rheinschiffer-Brüderschaft herrühre ohne Zuziehung der Heidelberger Neckarschiffer-Brüderschaft; und diese Brüderschaften wegen der Neckarschifffahrt

in Streitigkeiten befangen seyen, bevor sich beide Brüderschaften vereinigt hätten, und ehe festgesetzt worden sey: welche Brüderschaft von Heilbronn bis Mainz und Frankfurt; und von da bis nach Heilbronn die Güter zu führen, das Recht habe; ohne welche Bestimmung vorauszusehen sey, daß keine Uebereinkunft Bestand halte; sie die Heilbronner Kaufleute sich nicht entschließen könnten, nach Mannheim Bevollmächtigte zu senden, und in Verhandlungen sich einzulassen.“

Auf wiederholte Aufforderungen des Neckargrafen=Amts in Heidelberg, zu gemeinschaftlicher Berathung über bessere Einrichtung der Neckarschifffahrt, ernannte endlich der Heilbronner Handelsstand die Kaufleute Rund, Rauch, und den Commis der Volzischen Wittwe Metz, zu seinen Deputirten, welche sich den 22sten Januar 1752 zu Heidelberg einfanden, mit dem Hofrath Land=

schreiber und Neckargrafen Wreden, in Gegenwart der gesammten Pfälzischen Rhein- und Neckarschiffer-Brüderschaften, sich über die Mittel, den eingerissenen Unordnungen zu begegnen und der Neckarschifffahrt aufzuhelfen, sich besprachen, und ihr Gutachten zu Protokoll gaben; gemeinschaftlich mit Wreden und den Schiffern die Fracht, bei der eine Erhöhung beliebt wurde, regulirten; dabei aber die Einführung der Umfahrts-Ordnung, Bestimmung des Lad-Quantums, Sicherheitsleistung der Schiffer in Gütern, zur ausdrücklichen Bedingung machten; und als die Mannheimer Regierung in zwei Schreiben, vom 23sten September und 30sten October 1752, den Magistrat in Heilbronn ersuchte, die Heilbronner Handelsleute zur Entrichtung der, bei jener Heidelberger Conferenz, verglichenen Fracht-Erhöhung anzuhalten; so erklärten diese: daß sie nur unter jenen Bedingungen diese Erhöhung bewilligt hätten, und vor deren Erfüllung zu der erhöhten Frachtenzahlung sich nicht verbindlich machten.

Wollte man die Mannheimer Rheinschiffer, welche nach der Heidelberger Schiffer-Gilde-Einrichtung, vor dem Mainzer Vertrag vom J. 1749 den Neckar weder selbst befahren, noch durch Leichtschiffer, Neckargüter weiter senden durften, zur Theilnahme an der Neckarschifffahrt zulassen, und dieses erforderte die Billigkeit, so bald der Neckarschiffer auch weiter als nach Mainz und in den Main zu fahren das Recht hatte, so hätte man gar wohl die Neckar- und Rheinschifffahrt den Pfälzischen Rhein- und Neckarschiffern, so weit sie durch den Mainzer Hauptvertrag und die Nebenverträge vom 10ten Februar 1749, dazu berechtigt waren, frei geben und mit oder ohne Gilde-Einrichtung jedem überlassen können ob er mit großen oder kleinen Schiffen fahren, und bei dem Besitz großer Schiffe in eigne oder gemiethete kleinere Schiffe in Befahrung des Neckars überschlagen wollte.

Dieses gefiel aber den Rheinschiffern, welche größere Schiffe hatten als thunlich war, um den

Neckar damit zu befahren, nicht; sie waren lieber Monopolisten und Herren der ärmeren Neckarschiffer, als daß sie diesen gleiche Befahrungsrechte zugestanden, oder sich durch einzelne Verträge, in Ueberschlagung der Neckargüter von den großen in die leichtere Schiffe, eingelassen, oder eigene leichte Neckarschiffe neben den Rheinschiffen sich angeschafft hätten. Unter der Anführung des, — wie ihn, ein von dem Neckargrafen-Amt, der Neckarthaler Rangfahrts-Genossenschaft, unterm 8ten Februar 1788, zur Nachachtung mitgetheilter Aufsatz, benennt: „arglistigen“ Bomatsch eines Mannheimer Rheinschiffers, wußten die Pfälzischen Rheinschiffer die reichern Neckarschiffer in ihr Interesse zu ziehen, ihre Regierung für sich zu gewinnen und die ärmere Neckarschiffer zu ihren Knechten zu machen.

Auch war das immer richtig, daß eine Rangfahrtordnung für die großen Rheinschiffe und die leichteren Neckarschiffe manche Schwierigkeit hatte;

sie wußten es daher so einzuleiten, daß dem vorherigen Rheinschiffer, und dem damaligen reichern Neckarschiffer, welcher im Stande war, sich ein großes Rangschiff anzuschaffen, das ausschließende Recht der Pfälzischen Rheinschifffahrt, dem Neckarschiffer aber, welcher nicht im Stande war, eigene große Rheinschiffe zu erbauen, die Befahrung des Neckars mit seinen leichteren Schiffen überlassen wurde. Damit aber der Transport der Waaren, (woran dem Heilbronner Handelsstand, so wie der ganzen, durch den Neckar, Waaren beziehenden Handelswelt, am meisten gelegen seyn muß) nicht durch Aus- und Einladen, Niederlegen in Waarenhäuser aufgehalten, durch doppelte Speditionskosten gegen vorher, nicht vertheuert würde; so wurde der vorher einzeln freiwillig ausgeübte Ueberschlag in leichtere Schiffe, zum allgemeinen Gesetz gemacht.

Diese Fahrtordnung, vom Jahr 1753, welche unter Mitwirkung des Heilbronner Handel-

standes errichtet und im Jahr 1784 erneuert wurde, erhielt den Namen Rangordnung; und die Schiffer, welche nach derselben allein nach einem festgesetzten Rang (Reihe) zur Rheinschifffahrt mit Neckargütern, von Mannheim bis Mainz und Frankfurt und zurück, zugelassen wurden, erhielten den Namen Rangschiffer; die vormaligen Neckarschiffer aber, welche nicht in die Reihe der Rheinschiffer aufgenommen wurden, die Kaufmannsgüter aber ausschließend auf dem Neckar verführen durften, bekamen, zur Unterscheidung, den Namen: Hümpler, oder den, nunmehr gleich bedeutenden Namen: Leichtschiffer; ob sie gleich nicht, wie die vorherigen Neckarhümpler, nur mit Nachen fuhren, sondern so große Schiffe bauten, daß sie nach dem Wasserstande 350 bis 500 und mehr Centner darin führen können.

Neben diesen Hümplern giebt es auch noch auf dem Neckar, Innhaber kleiner Fahrzeuge: Nachen genannt; welche daher den Namen Näch-

ler führen, von dem Transport der in großen Welthandel gehörigen Kaufmannsgüter ganz ausgeschlossen und nur auf die Verführung von Hausrath, Holz, Kohlen, Gips, Obst, Leinkuchen, Reps, Magsamen u. d. gl. Gegenstände eingeschränkt wurden, mit welchen auch die Hümpler, oder Leichtschiffer, in ihren Schiffen den Rhein befahren durften.

Die Zahl der Rheinschiffer war auf 20 gesetzt. Mannheim erhielt 6, das Neckarthal 14 Ränge, wobei auf Heidelberg 10 und Hasmersheim 4 kamen. Die Neckarschiffer erhielten gleichfalls ihre Reihe, nach der die Verführung der Kaufmannsgüter von Heilbronn bis Mannheim und von da bis Heilbronn zurück, unter ihnen abwechselte; ihre Zahl ist einige und fünfzig; die der Nächler aber ist um vieles stärker; nach Heilbronn aber kommen, in der Regel auch nicht mehr als einige und fünfzig Nächler.

Jeder Pfälzische Rheinschiffer, den die Ordnung der Fahrt des Neckargutes traf, mußte zu-

erst in Heilbronn Thalgut laden, und durfte dann erst nach Mainz fahren, um daselbst Berg-gut zu holen.

Belief sich das Thalgut auf 1000 bis 1200 Centner, so kam der Rheinschiffer mit so vielen Hümplern, als er nöthig hatte, selbst nach Heilbronn, holte das Thalgut ab; war aber weniger Thalgut vorhanden, so ließ er sich dasselbe durch den Kranenmeister in Heilbronn zusenden; ladete dann in Mannheim ohne das weiter abwärts bestimmte Gut an das Ufer oder an einen Kranen, oder in ein Lagerhaus zu bringen, geradezu im Strom selbst aus den Hümplerschiffen in sein Rheinschiff oder wie es in der Schiffersprache genannt wird, schlug von dem Neckarschiff in das Rheinschiff über.

Dasselbe geschah auch bei den aufwärts bestimmten- oder Berg-Gütern durch Ueberschlag von dem Rheinschiff in das Neckarschiff, ohne

die Waaren an das Land oder in den Kranen oder das Waghaus in Mannheim zu bringen, von Schiff zu Schiff im Strom selbst.

Der ganze Transport gieng aber auf Rechnung des Rhein-Rangfahrers, und nur an diesen, nicht an den Hümpler, hielt sich der Heilbronner Handelsstand, wenn über Unterschlagung oder Vernachlässigung der Frachtgüter Klagen entstanden; der Rangschiffer aber nahm seinen Regreß wieder an dem Hümpler, der von dem Rangschiffer den Frachtlohn nach einer Taxe zu empfangen hatte.

VI. Kapitel.

Marktschifferei in den 1760er Jahren.

Neben diesen Rangschiffern für die bloße Rheinschifffahrt und den Hümplern oder Leichtschiffern für die Neckarschifffahrt, wurden nach Errich-

tung der Rangordnung von 1753, auch noch zwei Schiffer zugelassen, welche den Neckar und Rhein ohne Ueberschlag befuhren, welche mit den alten Marktschiffern zwar einige Aehnlichkeit hatten, und auch diesen Namen erhielten; hingegen nur für Reisende, und Waaren in kleinen Paketen, oder für solche Waaren, welche Eile hatten, bestimmt waren und so mit den Postwagen und Landkutschen alle Aehnlichkeit hatten. Die ordinäre Fahrt gieng aber nur von Heilbronn bis Mainz und zurück.

Georg Adam Schreck, Schiffer in Hasmersheim, erhielt zwar von der Pfalz dieses Privilegium, gegen eine jährliche Abgabe von 50 Gulden und Leistung einer Caution von 1500 Gulden, auf 16 Jahre; legte aber unterm 4ten November 1761, dem Magistrat in Heilbronn seinen Erlaubnißschein vor, mit der Bitte: um die Erlaubniß zur Miethung einer Stube in Heilbronn, Oeffnung des Stadt-Thors zur Winterszeit um halb 8

Uhr am Tage seiner Abfahrt, Platz in der Kirche für ihn und seine 3 Leute; zur Ein- und Ausladung in Nothfällen an Sonntagen vor und nach dem Gottesdienst; worauf der Magistrat in Heilbronn auch von seiner Seite besonders noch die Erlaubniß zur Errichtung dieser Marktschiffe ertheilte; dem Schiffer Schreck die Einmiethung in ein Privathaus und den eigenen Heerd, mit der Bedingung, den Wein in Heilbronn zu erkaufen erlaubte; auch das Ein- und Ausladen der Waaren, in Nothfällen, an Sonntagen nach dem Gottesdienst; Oeffnung des Thors am Tage der Abfahrt des Schiffes, um halb 8 Uhr zur Winterzeit, statt daß es vorher um 8 Uhr geöffnet wurde, gestattete; das Gesuche um einen Kirchenstuhl an die Pfarrpflege verwies; dem Schreck aber jede Handelschaft und Spedition verbot und ihm zur Verbindlichkeit machte, dem Kranenmeister seine Frachtbriefe und Schiff-Register, zur Erhebung der geordneten Abgaben, vorzulegen.

Da der Schiffer Schreck aber sein Privilegium mißbrauchte und mehr Kaufmannsgüter führte, als ihm erlaubt war, Klagen der Rangschiffer darüber entstanden; so wurde ihm dasselbe, noch vor Ende der 10jährigen Erlaubnißzeit, abgenommen; seither aber hatte für Kaufmannsgut die Befahrung des Neckars und Rheins, mit ein und denselben Schiffen ein Ende, und es gab für die Fahrt der für den Neckar bestimmten Kaufmannsgüter nur Rhein-Rangschiffer und Neckar-Hümpler, oder Leichtschiffer.

Güter, die man zu den eigentlichen Kaufmannsgütern nicht zählte aber, durften auch nachher noch in einem und demselben Fahrzeuge, wie zuvor, ohne Rang-Beobachtung und ohne Ueberschlag, vom Neckar in Rhein und vom Rhein in Neckar geführt werden.

VII. Kapitel.

Schleich-Schifferei, Schlamasselei, — vergebliche Versuche dagegen. — Nothwendiges Verbot der Versendung der Neckargüter durch Mannheimer Handelsleute.

Noch findet sich ein Name in der Neckarschifffahrt, der nach dem Mainzer Vertrag und der Rangfahrtordnung entstand, der in der Geschichte der Neckarschifffahrt nicht übergangen werden kann, — der: der Schleich-Schifferei oder der Schlamasselei.

Durch die Einführung der Rangfahrt für die Verführung der Neckarkaufmanns-Güter, mit Ausschluß aller Schiffer, an welchen der Rang nicht war, wurde der Schiffer, an dem der Rang war, ein Monopolist, und veranlaßt, sich schon Anfangs der 1760er Jahren in dieser Eigenschaft zu zeigen.

In Frankfurt hielt er öfters gar nicht an, in der Schiffersprache: stellte nicht bei; oder hielt sich entweder nicht so lange mit seinem Schiffe auf, bis der Schiffer, welcher den Rang nach ihm hatte, auf dem Platz war, um ihn abzulösen; wodurch der Frankfurter Kaufmann in die Nothwendigkeit versetzt wurde, entweder die versendbaren Waaren liegen zu lassen, oder, da dieses öfters für ihn oder seinen Freund, welcher die Waaren verlangte, mit Nachtheilen verbunden war, durch einen Schiffer, wie er ihn haben konnte, an dem der Rang noch nicht war, zu versenden. Der monopolisirende Rangfahrer wollte aber dennoch dieses nicht zugestehen, und nicht in seiner Schuld, sondern in Erschleichung des außer dem Rang fahrenden Schiffers, die Ursache dieser Waaren-Versendung außer dem Rang, suchen; daher der Namen: Schleichschifferei und das in der Neckarschifffahrt-Sprache gleich bedeutende Wort: Schlamasselei.

In Mainz erlaubte sich aber der Schiffer,

an welchem gerade der Rang zu fahren war, auch noch andere Sünden; die Mainzer Spediteur klagten über grobes Benehmen, trotziges Aussuchen der feinern Güter und Nichtannahme der gröbern, mehr Raum einnehmenden, oder auch solcher, von denen der Frachtlohn geringer war; Ueberladung des Schiffs und dadurch entstandene Verzögerung der Abfahrt.

Dieses Betragen des Rangfahrers war dann auch natürliche Veranlassung, ihm so viel, als es immer möglich war, Frachten zu entziehen; der Mainzer Kaufmann versandte daher auf andern Wegen, was immer dahin zu bringen war; das Gut aber, das dem Neckar nicht entzogen werden konnte, addressirte er nicht geradezu an den Käufer, sondern da der Mainzer Schiffer, wenn gleich nicht den Neckar befahren, doch an den Pfälzischen Rheinufern, Waaren, welche nicht zunächst für den Neckar bestimmt waren, ausladen durfte; auch für Nicht-Neckargüter kein Rang unter den Pfälzischen Rheinschiffern statt fand;

so

so versandte der Mainzer Spediteur solche Waaren an den Mannheimer Kaufmann, als diesem eigen gehöriges Gut, und da diesem in weiterer Versendung auf dem Neckar keine Fesseln angelegt waren; so sorgte der Mannheimer Kaufmann für den weiteren Transport auf dem Neckar, unter dem angenommenen Namen eines Eigenhändlers, ohne jedoch mehr als Spediteur zu seyn; so gab Unordnung, und dadurch hervorgegangene Schleichschifferei, nicht die Natur des geordneten Handels, der Mannheimer Spedition ihr Daseyn.

Die Klagen mehrerer Rangschiffer veranlaßten verschiedene Versuche des Heidelberger Neckargrafen-Amts, unter Communication mit dem Heilbronner Magistrat, dieser Schleichschifferei ein Ende zu machen, allein — vergeblich.

Die Kurpfälzische Regierung fand endlich, daß ihr nichts übrig bliebe, als den Vorwand hinwegzunehmen, unter dem es allein möglich

war, diese Schleichschifferei fortzutreiben: den, der Versendung des Neckarguts als Mannheimer Gut; und um diesen zu nehmen, hatte sie keine andere Wahl, als den Mannheimer Kaufleuten die Waaren-Versendung auf dem Neckar geradezu zu untersagen; und daher entstand der Artikel 15 der Rangfahrt-Ordnung von 1784, welchen Hr. Gaum S. 29 seiner Schrift, in der Note **** wörtlich anführt.

Der Hauptgrund dieses Verbots: Verhinderung, daß nicht auch durch Mainzer Schiffer, und durch Neckarschiffer außer dem Rang, das Neckargut verführt werde, fällt nun allerdings durch die Octroi-Convention hinweg; allein daraus folgt in jedem Fall nichts weniger, als daß jetzt in Mannheim ein erzwungener Waaren-Abstoß und eine erzwungene Spedition Statt finden muß.

Es folgt einzig und allein nur, daß Mannheim nicht von der Theilnahme an der Spedition

der Neckargüter auszuschließen, sondern es dem Zutrauen der Handelswelt zu überlassen ist, ob sie die Spedition der Neckargüter dem Mannheimer oder Heilbronner Spediteur anvertranen will.

Warum soll ein Sprung von einem Extrem zum andern gemacht werden?

VIII. Kapitel.

Kurpfälzisches Bestreben die Neckarschifffahrt immer mehr in Aufnahme zu bringen Anfangs der 1780er Jahrgänge. — Gemeinschaftliches Berathschlagen mit dem Magistrat und dem Handelsstande in Heilbronn. — Verträge mit Würtemberg. — Zoll-Verringerung. — Straßen-Anlagen.

Die Kurpfälzische Regierung, beseelt von Liebe für ihre Unterthanen, wollte auch denen, die das Ufer des Neckars bewohnen, die Vortheile,

welche dieser bis Heilbronn gut schiffbare Fluß durch die Schifffahrt ihnen gewähren konnte, in vollem Maße angedeihen lassen, und hielt es, um diesen Zweck zu erreichen, immer für nothwendig, Heilbronns Magistrat und den Heilbronner Handlungsstand zur Mitwirkung aufzurufen.

Im September 1781 ersuchte das Neckargrafen-Amt den Heilbronner Magistrat, einen Bevollmächtigten nach Heidelberg zu senden, um mit ihm gemeinschaftlich das Beste der Neckarschifffahrt zu berathen. — Heilbronn sandte den Städtischen Syndikus Becht dazu ab; es wurden Vorbereitungen zu dem, unterm 16ten Julius 1782, zwischen Württemberg und Kurpfalz abgeschlossenen Haupt-Handlungs-Vertrage getroffen, in welchem Vertrage die beiderseitige Zusage enthalten ist: „Alles beizutragen, die fast gänzlich gefallene so natürliche und bequeme Verbindung zwischen den beiden Haupt-Flüssen, dem Rhein und der Do-

nau mittelst der Neckarschifffahrt, aufs neue herzustellen und in Aufnahme zu bringen, Wasser- und Straßenbau zu befördern und Zölle zu verringern;" und als eine bestimmtere, mehr ins Detail gehende Uebereinkunft deshalb unterhandelt wurde; so erließ, unterm 6ten December 1782, die Kurpfälzische, unmittelbar angeordnete Commercial-Commission in Mannheim, wieder ein Ersuchungs-Schreiben an den Heilbronner Magistrat, das nach gegebener Nachricht von der Absicht, die Neckarschifffahrt in Aufnahme zu bringen, mit diesen Worten fortfährt:

"da nun die Reichsstadt Heilbronn an allem, was die Aufnahme und Beförderung der Neckarschifffahrt betrifft, bis hieher großen Antheil genommen hat: so wollen wir auch nicht ermangeln, denen Hoch- und viel geehrtesten Herren unser wirkliches Vorhaben zu dem Ende freundnachbarlich zu eröffnen, damit Hoch-dieselbe Ihrer Seits

einen verständigen Handelsmann, mit nöthiger Vollmacht und Instruktion, unverweilt anhero abordnen mögen, der an diesem wichtigen Geschäft gemeinschaftlich mit arbeiten helfe,"

worauf die Heilbronner Handelsleute, Alexander Orth und Moritz Rauch, von dem Magistrat Vollmachten erhielten und in Mannheim gemeinschaftlich mit der Pfälzischen Commercial-Deputation verhandelten.

Als im Jahr 1783 eine gemeinschaftliche Deputation der beiden Höfe Pfalzbaiern und Würtemberg in Mannheim versammelt war; so ehrten auch diese die Rechte Heilbronns, in Mitregulirung der Neckarschifffahrt, und fanden ihren eigenen Vortheil dabei, Heilbronn in das gemeinschaftliche Interesse zu ziehen. Ein gemeinschaftliches Schreiben dieser Bevollmächtigten, vom 15ten April 1783, gab dem Magistrat zu Heilbronn Nachricht von ihrem Vorhaben, und lud ihn zur Theilnahme ein.

Die Haupt-Resultate aller dieser Berathschlagungen, Verhandlungen und Verträge waren:

Die verbesserte Rangfahrt-Ordnung, von 1784, die vorzüglich auf Abhülfe der, gegen die Rangfahrer entstandenen Klagen gieng. — Die Verringerung der Zölle, wobei auch Heilbronn für die auf dem Neckar, von Heilbronn bis Kanntstadt gehenden Güter, den Durchgangs-Zoll, von 2½ auf 1 Kreuzer vom Centner herabsetzte. — Die Anlagen verschiedener Straßen, wegen welchen auch Verträge mit dem ehemaligen Canton Kraichgau und mit Teutschorden, wegen deren, zwischen beeder Höfe Landen an der Chaussee liegenden Orten, geschlossen wurden.

IX. Kapitel.

Kurpfälzische Handels-Agenten und Handels-Residenten, auch Württembergische Handels-Residenten in Heilbronn.

Im Jahre 1779 ernannte Kurpfalz den Heilbronner Handelsmann Adam Lang zum Kurpfälzischen Commercial-Agenten in Heilbronn, mit dem Titel eines Kurpfälzischen Hofkammerraths, setzte davon den Magistrat in Heilbronn in Kenntniß durch ein Schreiben vom 30sten November 1779, ohne dabei der Amts-Obliegenheiten dieses Agenten zu erwähnen; bestimmte aber in einem zweiten an den Heilbronner Magistrat von der Mannheimer Regierung, unterm 6ten Junius 1780 erlassenen Schreiben diese Amts-Verrichtungen einzig mit diesen Worten dahin:

„daß der Commercial-Agent Lang in Heilbronn, zum Beistand bei dem Kur-

pfälzischen Schifferstand in allen Fällen den Auftrag erhalten habe."

Im Jahre 1780 erhielt der Hohenlohe-Schillingsfürstische Regierungs-Rath Fischer den Titel eines Kurpfälzischen Commercial-Residenten, wovon dem Magistrat in Heilbronn, von der Regierung in Mannheim, unterm 3ten März 1780, Nachricht gegeben wurde, ohne daß der Amts-Verrichtungen des Residenten Erwähnung geschah; er machte aber größere Ansprüche auf Ehrenbezeugungen und Abgaben-Freiheiten, als der Agent Lang. Erst als die Handels-Verträge zwischen Pfalzbaiern und Württemberg, im Jahr 1782 und 1783, zu Stande kamen, erhielt er ein förmliches Creditiv von Pfalzbaiern, und zu gleicher Zeit wurde auch von Württemberg dem Württembergischen Hofrath und Pfleger Heigelin, der vorher, in letzterer Eigenschaft, zu Heilbronn wohnte, ein gleicher Auftrag ertheilt.

Das von jedem dieser beiden Handlungs-Residenten dem Magistrat in Heilbronn im Jahre 1785 übergebene, von ihren beiden Fürsten eigenhändig unterzeichnete Creditiv, ist, die veränderten Namen abgerechnet, ganz gleichlautend in folgenden Ausdrücken: „Daß jeder dieser Männer den besondern Auftrag habe, darauf aufmerksam zu seyn, daß die zwischen beiden Höfen zur Emporbringung der Neckarstraße und Schifffahrt von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn und Kanntstadt getroffenen Verträge zur Vollziehung kommen, besonders aber über alle in das Schifffahrts- und Fuhrwesen sich einschleichende Mängel, so wie über die etwa zur Verbesserung dienenden Vorschläge fleißig Bericht zu erstatten; wovon dem Magistrat in Heilbronn Nachricht gegeben werde, mit dem Ersuchen: den Spediteur und andern, so es zu wissen nöthig, hievon Eröffnung zu machen, damit dieselben, wo in Ansehung der Schifffahrt oder des Fuhrwesens durch beider Höfe Lande etwas mit Grund zu desideriren

oder ein und anderes zur Verbesserung der Neckarstraße anzubringen seyn sollte, sich an beide Beauftragte, Heigelin und Fischer, wenden, und durch dieselben jedes Hofs Entschließung darauf empfangen mögen. So wie auch der Heilbronner Magistrat ersucht werde, denselben, wenn sie aus Gelegenheit des ihnen ertheilten speciellen Auftrags etwas in beider Höfe Namen dem Magistrat vorzutragen hätten, oder sich veranlaßt sehen sollten, beider Höfe Schiff- und Fuhrleute sich etwa gegen Heilbronner Bürger intercedendo anzunehmen, allen Glauben beizumessen und willig an die Hand zu gehen.“

X. Kapitel.

Von dem Pfälzischen Residenten angesprochene Gerichtsbarkeit über den Neckar — Geleit — Ansprüche des Herrn Hofrath Gaums auf Großherz. Badische Gerichtsbarkeit über den Neckar — Correspondenz darüber mit dem Oberamte Heilbronn. — Des Oberamts Heilbronn Behandlung der zwischen Schiffern und Kaufleuten entstandenen Streitigkeiten.

Ohnerachtet weder diese zu unpartheiische Beurtheilung mit ihren eigenen Worten angegebene Creditive, noch die Eigenschaft eines Commercial-Residenten überhaupt, eine Gerichtsbarkeit begründeten; so suchte dennoch der Pfalzbaierische Resident seinen Wirkungskreis über seine Befugnisse auszudehnen und aus dem Geleitsrecht und den bestrittenen Kurpfälzischen Ansprüchen eine Gerichtsbarkeit in allen Streitigkeiten, welche aus Gelegenheit der Neckarschifffahrt und des damit zunächst verbundenen Handels entstanden sind, in Heil-

bronn, selbst über Heilbronner Inwohner sich anzumaßen, und mit Compromiß = Entscheidungen den Besitz einer nichtfreiwilligen Gerichtsbarkeit zu erweisen; allein er wurde stets von dem Reichsstädtischen Magistrat kräftig in die Schranken eines Commerzial = Agenten zurückgewiesen, ihm über Heilbronner Inwohner nie eine Jurisdiktion zugestanden, und alle öffentlich zur Sprache gekommenen Streitigkeiten zwischen Schiffern und Heilbronner Kaufleuten vor dem Stadtgericht in Heilbronn verhandelt und von diesem entschieden. Als aber Heilbronn unter Württembergs Regenten kam, so wurde der Resident Fischer, der kein neues Creditiv erhielt, auch nicht mehr in dieser Eigenschaft anerkannt, und ihm jede öffentliche Handlung in Neckarschifffahrtssachen untersagt. Das Geleit war der Vorwand zur Ansprache einer Kurpfälzischen Gerichtsbarkeit über den Neckar.

Schon in früheren Zeiten gab es in Geleitssachen Streitigkeiten zwischen Württemberg und

Kurpfalz, welche darüber zu einem, unterm 8ten May 1443 zwischen Pfalzgrafen Otto, und Ludwig Grafen von Württemberg, geschlossenen Vertrag Veranlassung gaben, welcher Vertrag den 29. May 1609 erneuert und noch näher bestimmt wurde; in welch letzterem Vertrag Kurpfalz das Geleit, auf dem Neckar bis nach Heilbronn, mit folgenden Worten zugestanden wurde:

„Am andern soll Kurpfalz das Gleit auf dem Wasserstrom des Neckhers, der Leut und Güter, so zu und von den Frankfurter Messen kommen, desgleichen ob sich vßerhalb der Messen zutrüge, daß man zu Wasser vergleiten müßte, auf beiden Gestaden des Neckhers nach beederseits heraufer habender fügsamer Strassen und Gelegenheit, bis gen Heilbronn, und hinwiderum dazu so viel Fug und Macht haben, in dem Hölzlin der Hengelbach, jedoch allein zur Sicherung solchen Wassergleits ziemlicher massen, und also zu streifen und ergreifen, daß darunter

Württemberg an seinem von Mökmühl und Neuenstatt aus nach Heilbronn habenden und jederzeit nach Gelegenheit übenden Vergleiten, streifen und halten, der wenigste Eintrag oder Hinderung nicht zugefügt werde, aber ußerhalb dieses Wassergleits soll Kur-Pfalz uf der Kreichgäuischen Seiten, uf dem Land von Wimpfen aus bis an die Bellinger Bach, und hinwiederum bis gen Wimpfen allein, und Württemberg von ermeldtem Bellinger Bach, wann in das Herzogthum Württemberg zu vergleiten, und hin wieder, biß daselbst hin ebenmäßig allein vergleiten."

Gleitsrecht, das nicht Folge der Landeshoheit war; sondern auf dem Territorium anderer Landesherrn ausgeübt wurde, mithin eine Staatsrechtsdienstbarkeit war, hat aber nach dem ehemaligen teutschen Staatsrecht weder Gerichtsbarkeit noch viel weniger ein Eigenthum begründet.

Bei der Reichsstädtischen Verfassung Heilbronns, übte Kurpfalz, zur Zeit der Frankfur-

ter Messe, das Geleitsrecht bis an die Stadt aus; unter dem Stadtthore aber erklärten die Geleits-Personen, daß sie das Geleit abgelegt hätten, und als Gäste in die Stadt kämen, worauf sie von einer Canzlei-Person in dem Gasthofe, in dem sie einkehrten, bekomplimentirt wurden.

Als durch den Reichs-Deputations-Haupt-Receß, mit der Pfalz und der Stadt Heilbronn, die bekannten Veränderungen vorgiengen; so wollte das Fürstliche Haus Leiningen als Besitzer des Amts Moßbach, ohnerachtet das Geleitsrecht nicht blos auf einem Theil der Pfalz, also auch nicht auf dem Besitz von Moßbach ruhte, dieses Geleit gegen Heilbronn ausüben, wurde aber, als Protestationen dagegen nichts helfen wollten, mit Gewalt abzutreiben bedroht; seit welcher Zeit Leiningen keine Geleitsversuche mehr machte, und als Leiningen unter die Souverainität Badens kam, so wurde das Geleit selbst, von Baden nicht ausgeübt, und nunmehr ist es in jedem

Fall

Fall mit allen daraus hergeleiteten Folgerungen durch den unterm 16ten April 1807 zwischen Württemberg und Baden abgeschlossenen Staatsvertrag, in dessen §. 47. auf alle gegenseitigen bestrittenen und unbestrittenen Geleitsrechte und in dem §. 48. auf alle gegenseitigen Staatsdienstbarkeits-Rechte, Verzicht geleistet wurde, — aufgehoben. Vor und nach diesem Vertrage aber, wurden von H. H. Gaum Versuche gemacht, diese, so oft sie erwähnt wurde, bestrittene Gerichtsbarkeit über den Neckar, in Anregung zu bringen. Im September 1806 nahm er eine Klage eines Mannheimer Schiffers gegen einen Heilbronner Kaufmann, der einem Mannheimer Schiffer wegen Manco an überlieferten Waaren, 31 fl. 15 kr. Frachtlohn innebehalten hatte, an, und schrieb deshalb unterm 29sten Septbr. 1806 an das Oberamt Heilbronn: »den Beklagten anzuhalten, die bestimmte Fracht ohne Schmälerung an den Kläger zu entrichten, oder des Bekl. allenfallsige

Einwendungen mittelst abgehaltenen Protokolls an H. Gaum einzusenden.«

Die Weitläuftigkeit, welche eine Correspondenz-Verhandlung über einen streitigen Gegenstand verursacht, das Schwierige, sie in die gehörige Rechtsform zu bringen, die Umstände wegen des in Württemberg eingeführten Stempelpapiers und die Besorgniß: zu Ansprüchen auf eine Gerichtsbarkeit der Badischen Neckar-Schifffahrts-Commission Anlaß zu geben, bestimmte die im October 1806 gegebene Antwort des Oberamts Heilbronn, auf das Ersuchen an H. H. Gaum: den Kl. anzuweisen, entweder selbst oder durch einen Mandatar gleich andern Schiffern seine Klage gegen den beklagten Heilbronner Inwohner vor dem Oberamte Heilbronn anzubringen, mit Zusage der schnellsten Rechtspflege. H. H. Gaum war aber damit nicht einverstanden und wollte in einer andern Streitsache einen Manco von fünf Pfund Kaffee betreffend, im September 1807 das bei ihm an-

geklagte Heilbronner Handlungs-Haus ohne weiteres vor die Grosherzoglich-Badische Schiff-fahrts-Commission in Mannheim ziehen, und mit Arrest-Anlegungen verfahren; worein das Oberamt Heilbronn nicht willigen konnte, auf dem Rechtssatz:

„der Kläger folgt dem Gerichtsstande des Beklagten“

beharrte; von diesem die Gerichtsbarkeit Württembergs über Württembergs eigene Unterthanen antastenden Beginnen, der Württembergischen Regierungs-Stelle Bericht erstattete, H. H. Gaum von allem diesem unterm 27ten Sept. 1807 Nachricht ertheilte, und ihn, das bisherige gegenseitige nachbarliche gute Benehmen beizubehalten ersuchte, mit der weiteren Aeußerung: auf Hoffnung baldiger Ausgleichung aller Differenzen über die Neckarschifffahrt; — und dennoch spricht H. H. Gaum von nicht erhaltener Antwort! — und auch sonst ist dem Oberamte Heilbronn kein Schreiben des H. H. Gaums in, Individuen angehenden Klagsachen bekannt, das nicht beantwortet worden wäre.

Da H. H. Gaum von kostbaren Processen spricht, so ist nöthig, die Verfahrungsweise des Oberamts Heilbronn in Streitsachen zwischen Schiffern und Kaufleuten kennen zu lernen; sie war diese:

Der Schiffer klagte bei Oberamte mündlich, war keine Untersuchung des Streitgegenstandes durch Augenschein nöthig, so wurde sogleich auch alles mündlich verhandelt und durch Spruch alsbald entschieden ohne irgend eine Kosten-Anrechnung; war aber Besichtigung, Untersuchung, Abwägung u. s. w. erforderlich; so ernannte das Oberamt eine Commission aus zwei unpartheiischen Handlungs-Verständigen, welche in Gegenwart beider Theile den Streit-Gegenstand untersuchten, dem Oberamte den Erfund mit Gutachten vortrugen, welches sodann über dieses Zeugniß der Kunst-Verständigen ein Protokoll führen, von diesen unterzeichnen, dasselbe den Parthien eröffnen, jeden Theil mündlich handeln, und ihre Angaben zu Protokoll nehmen ließ; dann sogleich den Spruch vor Ober-

amte allein, oder war der Streitgegenstand von bedeutendem Werth, mit Zuziehung des Stadtgerichts ertheilte; wobei außer den Untersuchungs-Stempel- und Abschrift-Gebühren auch keine Zahlung Statt fand, und die Anrechnung so klein war, daß der kostspieligste Proceß in Schifffahrtssachen seit vier Jahren [nicht] auf eine halbe Karolin zu stehen kam. Mit Beruhigung kann der Verfasser dieses vor dem ganzen Publikum die Versicherung geben, daß nicht Eine an das Oberamt Heilbronn in rechtlicher Ordnung gebrachte Streitsache in Handlungs- und Schifffahrts-Sachen unentschieden ist.

XI. Kapitel.

Allgemeine Beschwerden des Herrn Hofraths Gaum gegen den Heilbronner Handelsstand.

Beschwerden gegen den Heilbronner Handelsstand im Allgemeinen sind ungegründet, wie die-

ser Stand in einer eigenen Druckschrift klar dargethan hat; und gegen Individuen wird es überall hie und da einzelne Klagen geben; wäre es aber mit jenen angeblichen Beschwerden ein Ernst gewesen; so weiß H. H. G., der hier den Wortführer für einzelne Schiffer macht, gar wohl, daß wenn der Handelsstand in Heilbronn von dem Oberamte nicht gehörig wäre zurecht gewiesen worden, es nur einer Anzeige bei den höheren Behörden bedurft hätte, um sogleich gerechten Klagen abgeholfen zu sehen; um so mehr als zu Berichtigung der Neckarschifffahrts-Angelegenheiten von Württemberg und Baden schon im Jahre 1803 eigene Commissionen ernannt waren, bei welchen von Badischer Seite H. H. Gaum selbst Mitglied war, vor welche Commissionen sich auch alle, die Neckarschifffahrt im Allgemeinen angehende Gegenstände geeignet haben, weshalb auch einem nunmehr verstorbenen Mitgliede der Württemberg. Commission das dahin einschlagende Schreiben des H. H. Gaums vom 13ten Juni 1806 vom Oberamte

Heilbronn übergeben und jenes Commissions-Mitglied um Besorgung der Antwort ersucht wurde. Ohne Zweifel wäre auch von dieser Commission bereits alles in das Reine gebracht, wenn nicht seither beinahe jeder Tag neue große Ereignisse in Teutschland herbeigeführt hätte.

Der Abzug von fünf vom Hundert, welchen der Spediteur dem Schiffer an seinem Frachtlohn für die baare Ausbezahlung desselben, den aber der Spediteur mit Zeit- und Kosten-Aufwand wieder einziehen mußte, machte, war seit dem Jahre 1712 vertragsmäßig, und scheint vorher schon in Uebung gewesen zu seyn; er war Anfangs 7 dann 6, einigemal auch mehr und endlich 5 vom Hundert und von der Kurfälzischen Schifffahrts-Commission auf eine unterm 30sten April 1784 eingereichte Vorstellung der Heilbronner Spediteur ausdrücklich anerkannt, mithin nicht widerrechtlich.

Der Aufenthalt der Schiffer bei der Güter-Uebernahme hatte in der Regel seinen Grund in

der zuweilen mit 6 und mehr Leichtschiffern in eben so viel verschiedenen Tagen geschehenen Ankunft des Rhein-Rangschiffers; eine specielle Klage aber ist hierüber seit den 4 Jahren, welche der Verfasser dieses, Oberamtmann zu Heilbronn war, nicht einmal bei Oberamte angestellt worden, und nur auf specielle Klagen und nicht auf allgemeine sind zweckmäßige Amtliche Verfügungen möglich.

Daß der Schiffer aber bis zur Uebergabe seiner Frachtgüter dafür verantwortlich bleibt, liegt in der Natur der Sache; er oder seine Knechte schlafen ohnedieß im Schiffe, mehrere Schiffe sind beisammen, mehrere stark bewohnte Fabrikhäuser und Mühlen sind ganz nahe an der Krane, die Stadt mit ihren Wachen ist nicht entfernt, und unterwegs muß der Schiffer ja auch für die ihm anvertrauten Güter stehen; von am Kranen begangenen Diebstählen sind aber dem Oberamte keine speciellen Anzeigen geschehen.

Ein bedeckter Schoppen sichert die Waaren gegen die Witterung. Ein Lagerhaus an der

Krane aber wurde von dem Reichsstädtischen Magistrate wegen der Ueberschwemmung, der es ausgesetzt ist, für unthunlich und bei der Nähe des Lagerhauses in der Stadt, das die vollste Sicherheit gewährt, nicht für nöthig erachtet; auch ist neben der richtigen Schnellwage an der Krane, längst eine gut eingerichtete Schaalenwage im Stadtwaaghause.

Ueberbrachte der Schiffer nicht, was er nach dem Frachtbriefe überbringen sollte und war der Abgang nicht Folge der Witterung oder eines unverschuldeten Unglücks, so war es natürlich, daß der Schiffer den Manco ersetzen mußte; war der Schiffer aber am Manco unschuldig, und dieses wurde im zweifelhaften Fall angenommen, so war der richterliche Spruch mit Kosten-Ersatz immer für ihn.

Der Uebelstand mit der Scheidemünze war aber im Jahre 1806 und Anfangs 1807, aller-

dings nur zu allgemein, und der Spediteur konnte von seinen Freunden keine andere Münze erhalten; einen Theil der Fracht mußte daher auch der Heilbronner Spediteur gleich dem Spediteur in den größten Handelsstädten, in diesen Geldsorten bezahlen; geschahe aber wirklich dem Schiffer zu viel, so bedurfte es nur einer Klage bei dem Oberamte Heilbronn, um sogleich, ohne Kosten-Aufwand, Abhülfe erhalten zu haben.

Da der Frachtlohn nach dem Gewichte bestimmt wird; so war es in dieser Hinsicht für den Heilbronner Spediteur gleichgültig, welche Berechnungsweise bei dem Centner-Gewichte angenommen wurde.

Vorhin waren 114 Pfund auf den Centner bei Fässern, 108 bei Ballen angenommen und darnach die Fracht berechnet; dasselbe muß bei dem neuen Mainzer Centner-Gewicht von 106 Pfund 5 Unzen geschehen; gerne läßt sich daher auch der Heilbronner Kaufmann um der

Gleichförmigkeit willen das neue Mainzer Gewicht gefallen; er gewinnt und verliehrt nichts dabei.

Ueber zu starke Reparations-Aufrechnungen der Heilbronner Spediteur ist aber auch bei dem Oberamte Heilbronn nie eine specielle Klage erhoben worden. Der Heilbronner Handelsstand ist übrigens ganz bereit, alles beizutragen, um den Wünschen der Schiffer zu entsprechen, wie darüber das XV. Kapitel das weitere enthält.

XII. Kapitel.

Fracht-Regulirung der Neckargüter.

Der Verfasser der Bemerkungen über den Octroi-Vertrag, welcher Verfasser der Hr. G. H. Gaum auch seyn soll, sagt §. 17. S. 127:

„Kurpfälzischer Seits hatte man übrigens

keine andere Rheinfracht zu reguliren, als die der Neckargüter, die den Pfälzischen Schiffern privativ zustunden., bei allen andern konkurrirte Mainz und Strasburg; bei jenen brachte es aber der gute Geschäftsgang schon mit sich, daß bei der Frachtbestimmung alle für das Zoll- und Schiffahrts-Wesen angestellte Officianten, folglich auch die Pfälzischen Factors in Heilbronn mit ihren Berichten gehört wurden. Daß man jemals die Stadt Heilbronn, oder den eigentlichen Heilbronner Handlungs-Stand, zum Gutachten aufgefordert hätte, ist nicht erweislich, auch von der Kurpfälzischen Regierung nicht zu erwarten, welche die Folge solcher Mißgriffe zu gut kannte."

Vor dem Jahre 1712 traf jeder Heilbronner Kaufmann mit dem Schiffer, über den Frachtlohn seine Uebereinkunft so gut er konnte; im Jahre 1712, als die Marktschifferei aufkam und Pfeil zum Pfälzischen Güterbestätter wollte angestellt werden, wurde von der Pfälzischen Re-

gierung in Heidelberg eine Taxe einseitig entworfen, dieselbe aber von den Heilbronner Kaufleuten nicht angenommen; weshalb sich die Heidelberger Regierung, unterm 9ten Januar 1720, an den Magistrat in Heilbronn wandte und diesen ersuchte, die Kaufleute zu Bezahlung jener Frachttaxe anzuhalten; der Heilbronner Magistrat hielt aber den Handelsstand hiezu nicht verbunden; sondern ließ ihn bei dem alten Recht: mit den Schiffleuten besondere Uebereinkünfte zu treffen.

Als die Marktschifferei 8 Jahre nach Pfeils Tod wieder aufleben sollte, wurden daher in der, den Marktschiffern von der Mannheimer Regierung, unterm 14ten Februar 1730, ausgestellten Urkunde, wie schon oben im III. Kapitel angeführt wurde, im §. 7. ausdrücklich festgesetzt:

„daß die Fracht mit Genehmhaltung der ausländischen Kaufleute, regulirt werden solle.“

Unterm 10ten Mai 1739, schlossen mehrere Heilbronner Kaufleute und mehrere Schiffer für

sich und ihre Genossen einen Fracht-Vertrag zu Heidelberg ab, und setzten darüber eine eigene Urkunde auf.

Im Jahre 1740 wollten aber die Schiffer aufgeschlagen haben; es gab zwischen ihnen und den Heilbronner Kaufleuten mehrere Streitigkeiten, wobei mehrere Schreiben zwischen dem Magistrate in Heilbronn, der sich seiner Kaufleute, und dem Neckargrafen-Amte, das sich seiner Schiffer annahm, gewechselt wurden. Mittlerweile chikanirte einer den andern; unterm 28sten October 1747 kam endlich ein neuer Vertrag über die Fracht, unter Vermittelung des Neckargrafenamts zu Heidelberg zwischen einigen Heilbronner Kaufleuten und mehreren Neckarschiffern zu Stande; da ihn aber die Heilbronner Kaufleute, welche keine Vollmacht dazu gegeben hatten, und die Mannheimer Rheinschiffer nicht anerkennen wollten; so schrieb die Mannheimer Regierung unterm 7ten Februar 1748 an den Heilbronner

Magistrat: „daß dieser selbst einsehen werde, daß um diese Irrungen zu heben, nichts übrig sey, als ein Zusammentreten und die Zustimmung sämmtlicher Interessenten in ein solches Regulativ, welches für Schiffer und Kaufleute gleich vortheilhaft sey; weßhalb der Heilbronner Magistrat sämmtlichen Heilbronner Faktoren (welcher Ausdruck Faktoren wie der ganze Zusammenhang giebt, mit dem: der Spediteur gleich bedeutend genommen wurde und noch jezt an mehreren Handels=Plätzen gleich bedeutend genommen wird) ansinnen möchte in gemeinschaftlichem Namen und mit ihrer allerseitigen speciellen Vollmacht versehen, jemand zu gedachtem Endzweck nach Heidelberg abzusenden.“

Dagegen waren aber die Kaufleute, welche den Frachtvertrag vom 28ten October 1747 abgeschlossen hatten, welche auf dessen Vesthaltung drangen, und so kam erst den 22ten Jenner 1752 ein Zusammentritt des Neckargrafenamts, der

Deputirten des Heilbronner Handelstandes und der gesammten Schiffer-Bruderschaft zu Stande. Bei dieser Zusammenkunft stimmten die Heilbronner Abgeordnete in die Erhöhung der Bergfracht und versprachen solche ihren Freunden und Correspondenten annehmbar zu machen, entwarfen im Februar 1752 mit der zum Schiffahrtswesen niedergesetzten Pfälzischen Commission das Projekt der Rangfahrts- und Frachttax-Ordnung, welche nachher die Kurpfälzische Bestätigung erhielte; der Heilbronner Handelsstand kannte auch, ehe diese projektirte Ordnung wirklich zur Ausführung kam, da er diese zur Bedingung der Fracht-Erhöhung gemacht hatte, die Frachterhöhung nicht an, und erklärte dieses in einigen dem Magistrate in Heilbronn auf Pfälzische Regierungs-Schreiben: „den Handelsstand in Heilbronn zu Zahlung der verglichenen Fracht anzuhalten,“ übergebene Vorstellungen geradezu an.

Im Jahre 1760 verlangten die Schiffer wegen der dermaligen Theuerung, Frachterhöhung.

Die

Die Regierung in Mannheim legte unterm 10ten Juni 1760 dem Magistrate in Heilbronn die Gründe der Schiffer vor und schloß mit diesen Worten:

„also versehen uns deren Herrn tiefer Einsicht und bekannter Begabnuß, ob nicht an dasigen Handelsstand und sonstige Behörde die beliebige Weisung erlassen werden wolle, anjetzo und zwar bis nach geendigter Kriegszeit obgedachte Fracht den Schiffern unweigerlich zu bezahlen.“

Im Jahre 1762 geschah gleiche Communication.

Bei Erneuerung der Rangfahrts-Ordnung von 1784 waren es wieder die Heilbronner Handelsdeputirte, welche die gemeinschaftlich genehmigte Frachtordnung mit entworfen haben. — Erst im Jahre 1789, als wegen der damalen erhöhten Viktualien-Preise die Schiffer um Erhöhung des Frachtlohns nachsuchten, wurden die Heilbronner Spediteur von dem Kurpfälzischen Residenten Fi-

scher und dem Neckargrafen=Amte in Heidelberg um gutächtliche Aeußerung über dieses Gesuch privatim aufgefordert; — und daher wahrscheinlich die Gaumische Aeußerung. Allein nichts desto weniger theilte die Regierung in Mannheim dem Magistrate in Heilbronn die Bittschrift der Pfälzischen Ranggenossenschaft mit, stellte die Billigkeit des Gesuchs der Schiffer vor, und schloß beinahe mit denselben Worten, wie das Schreiben vom 10ten Juni 1760 und stellte es so dem Ermessen des Magistrats anheim: ob er seine Einwilligung in die vorgeschlagene Fracht=Erhöhung geben wollte, oder nicht; der Magistrat ließ sich wieder Gutachten von den Heilbronner Spediteur erstatten, machte der Regierung in Mannheim einige Vorschläge, und willigte in die temporäre Fracht=Erhöhung; so wurden unter Mitwirkung und Zustimmung des Heilbronner Magistrats und des Heilbronner Handelsstandes zur Zeit des Pfälzischen Besitzes der Stadt Mannheim, die Frachten gemeinschaftlich bestimmt; dieses lag auch in der Natur der

Sache: dann, wo eine Handlung geleistet werden soll, da ist nach allgemeinen Rechten der Ort des Contracts, und wenn an diesem Orte die Person, die leisten soll, sich einfindet, so ist die Gerichtsbarkeit der Orts-Obrigkeit, wo der Contract erfüllt werden soll, gegründet.

In Mannheim oder Heidelberg hätte man daher Frachtlohnbestimmungen für Heilbronn nach Gutdünken machen können: allein sie waren für Heilbronn nur dann verbindende Vorschrift, wann der Heilbronner Handelsstand sie mit Bewilligung seiner Ortsobrigkeit anerkannt hatte.

Das Gegentheil anzunehmen, wäre gerade, wie wenn die Pfalz die Viktualien-Preise der Heilbronner Wochenmärkte, für die Pfälzischen Unterthanen, welche diese Märkte besuchten, hätte reguliren wollen.

Es liegt daher auch schon in der Natur der Sache, daß Baden ohne durch besondere Verträge dazu berechtigt zu seyn, welches der Fall nicht

ist, die Neckarfracht, sobald sie für die Württembergischen und anderen Staaten rechtliche Wirkungen haben soll, nicht einseitig bestimmen kann.

XIII. Kapitel.

Neueste Geschichte der Neckarschifffahrt von dem Lüneviller Frieden an bis zu dem Manifest der Großherzoglich-Badischen Regierung vom 17. März 1808 und dem wirllich seit der Mitte des Monats Mai j. J. ausgeübten Zwang-Stapel und der eingeführten Zwangs-Spedition in Mannheim. — Neueste Bekanntmachung der Großherzoglich-Badischen Regierung vom 17. Jun. 1808 — Bemerkungen darüber.

Ohneracht der Mainzer Vertrag von 1749 §. 6. nur von Verzichtleistung der Befahrung des Neckars durch Mainzer Rheinschiffer spricht, und nicht von dem Transporte der Waaren durch den Neckar, mittelst Pfälzischer oder

anderer Leichtschiffer; so wußten dennoch die Pfälzer Rangfahrer sich den ausschließenden Besitz des Transports der Neckargüter, von dem Mainzer Vertrage von 1749 an bis zum Lüneviller Frieden, und selbst während des Krieges, anzumaßen. Als aber die Mainzer Schiffer die Abtretung des linken Rheinufers für wahrscheinlich und endlich für gewiß hielten, so machten sie ihr Recht auf den Waaren-Transport durch den Neckar auf Pfälzischen Neckarschiffen geltend. Da der Lüneviller Friede, obgleich er die Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich enthält, dennoch im XVII. Artikel, den XV. Artikel des Friedens von Campo Formio bestätigte, nach welchem bis zu einem Handels-Vertrage zwischen Frankreich, Oestreich und dem Teutschen Reiche alle Handlungs Verbindungen und Verhältniße wieder in den Zustand vor dem Krieg zurückgebracht werden sollten, so konnten sie damalen noch keine Ansprüche auf Selbst-Befahrung des Neckars machen; hingegen konnten sie auch, da der Mainzer-Vertrag von 1749, nur von Nicht-

Befahrung des Neckars hingegen nicht auch von dem Verbote des weitern Waaren-Transports durch Neckarschiffe mittelst Ueberschlag von Mainzer-Rhein- in leichtere Neckarschiffe spricht, und im zweifelhaften Falle, die wenigste Vergebung natürlicher Rechte nach allgemein anerkannten Rechts-Grundsätzen vermuthet wird, von dem Transporte der Neckargüter durch Ueberschlagen auf Neckarschiffe nicht ausgeschlossen werden; sie transportirten daher seit dem Lüneviller Frieden, mithin seit dem Anfange des Jahres 1801 bis zu dem im Monat Mai 1808 wirklich mit Zwang ausgeübten Stapel in Mannheim, ohne Abstoß mittelst Ueberschlags gleich den Pfälzischen Rheinschiffern Kaufmannsgüter auf dem Neckar bis Heilbronn, und kamen mit den Hümpelschiffen wie die Pfälzischen Rangschiffer selbst nach Heilbronn; welche Concurrenz nicht wenig zum schnelleren und wohlfeileren Waaren-Transporte und somit zu weiterer Emporbringung der Neckarschifffahrt beigetragen hat. Sollte nun Baden den Main-

zer Schiffern weder den Ueberschlag im Fluß auf Leichtschiffe noch die Selbstbefahrung des Neckars gestatten; so wäre Mainz um mehr Rechte dadurch gebracht, als durch den 1749er Vertrag.

Als durch den Reichs = Deputations = Haupt-Schluß vom 25ten Febr. 1803 Württemberg die Reichsstadt Heilbronn, Baden einen großen Theil der Rheinpfalz mit den Neckarstädten Mannheim und Heidelberg, und Fürst Leiningen das am Neckar gelegene ehemalige Pfälzische Oberamt Moßbach erhielt; so fanden sich in der Neckarschifffahrts = Sache über gegenseitige Ansprüche manche Anstöße, zu deren Hinwegräumung Vergleichs-Commissarien von Württemberg, Baden und Leiningen ernannt wurden.

Es wurde ein gemeinschaftlicher Zusammentritt in Heilbronn beliebt, und der 28ten Juli 1804 dazu anberaumt; die Württembergischen Commissarien waren geneigt, sich einzufinden, die

Badischen und Leiningischen Commissarien aber schützten theils Mangel an Instruktionen, theils andere dringende Geschäfte vor, und trugen auf eine weitere Hinaussetzung der Conferenzen-Eröffnung an.

Mittlerweile näherte sich der Rhein-Schiffsfahrts-Octroi-Vertrag seinem Abschluße, die Würtemberg. Commission unterließ nicht die Correspondenz mit dem Mitgliede der Badischen Commission H. H. Gaum fortzusetzen und theilte ihm zur Beschleunigung der mündlichen Verhandlungen, auf sein Verlangen, die Hauptgegenstände der Conferenz im Allgemeinen mit.

Der Octroi-Vertrag war erschienen, er hob den Mainzer Vertrag von 1749 auf; der Handelsstand in Mannheim suchte daraus den Vortheil zu ziehen: die direkte Spedition von Mainz bis Heilbronn zu unterbrechen und an sich zu reißen. Da Baden, so lange es die am Neckar ge-

legenen Leiningischen Lande nicht auch besaß, nicht so viele Bewohner des Neckars, als ehemals die Kurpfalz, zu seinen Unterthanen zählte, so hatte es weniger Aufforderung als jetzt, wo Leiningens Unterthanen auch sein sind — in dem Wohl dieser großen Anzahl Neckarschiffer: dem Ansinnen der Mannheimer Kaufleute entgegen zu seyn; die Privat-Nachrichten aus Mannheim, daß man Badischer Seits damit umgehe, einen Zwangsstapel in Mannheim für die Neckargüter errichten zu wollen, erregten daher auch die Aufmerksamkeit der Württemberg. Neckarschifffahrts-Commission; sie erklärte in einem Schreiben vom 10ten Febr. 1805 dem H. H. Gaum, daß ein solches Unternehmen in seiner Wirkung einer neuen Zoll-Auflage ähnlich sey, und den Reichsgesetzen eben so sehr als den besondern Verträgen Kurwürttembergs mit der Rheinpfalz entgegen laufe; rief ihn daher auf, ihr über diese Angelegenheit beruhigende Aufklärung zu geben.

Die Antwort war: „daß Baden bei dem Be-

sitz der Häfen Schröck und Kehl kein directes Interesse für die Neckarroute habe, sondern diese nur noch als Nahrungszweig der Unterthanen in Betrachtung komme. Bei der Aufhebung des Mainzer Vertrags sey das ehemalige Verbot der Spedition in Mannheim von selbst hinweggefallen, daher von Badischer Seite nichts als die Aufhebung dieses Verbots erfolgt sey; von einem gezwungenen Abstoß in Mannheim aber sey die Rede nicht, der Handlung sey völliger Spielraum gelassen, die Waaren nach Gutbefinden zu instradiren, dem Schiffer, eben so uneingeschränkt seinen Weg zu wählen, auch dürfte es schwerlich Badens Vortheil angemessen seyn, in Mannheim einen gezwungenen Abstoß zu begründen, dieses hieße seinen eigenen Vortheil nicht kennen."

Wie verändert ist jetzt die Sprache?

Die Württembergischen Commissarien riefen die

Badische Commission wiederholt zu einem Zusammentritt in Heilbronn auf; allein er erfolgte nicht; im September 1805 brach der Krieg zwischen Frankreich und Oestreich wieder aus, es erfolgte der Preßburger Friede, mit ihm eine große Veränderung in dem Besitze Teutscher Länder; dem der Rheinische Bund eine noch größere Ausdehnung gab; wodurch das Fürstliche Haus Leiningen, da es unter Badische Souverainität kam, nunmehr von Baden repräsentirt wird, und Baden vom Ausfluß des Neckars in den Rhein an, bis an die Gränze des unter dem Württembergischen Städtchen Gundelsheim liegenden Württembergischen Dorfs Böttingen auf dem rechten, und bis Wimpfen auf dem linken Ufer des Neckars; Württemberg aber von der Fluß abwärts liegenden Gränz-Markung des Orts Böttingen an auf der rechten, und von Wimpfen an aufwärts auf dem linken Neckarufer, bis zu dem Ursprunge des Neckars, Eigenthümer über denselben geworden ist.

Die Organisations-Urkunde der Rheinschiffer-Gilde erschien im December 1807. Den 28sten December 1807 erhielt von dem H. H. Gaum das Oberamt Heilbronn ein Schreiben, in welchem derselbe Nachricht gab: daß der Schifferstand in Mainz den Antrag gemacht habe, den Waarenabstoß nach Mannheim zu verlegen; daß dem H. Hofrath Gaum der Auftrag ertheilt worden sey, nach dem Wunsche der Octroi-General-Direction sich mit den Handelskammern in Mainz und Straßburg wegen der Fracht-Regulirung in Verbindung zu setzen, und die Differenzien wegen der Neckarschifffahrt, insbesondere wegen Heilbronn, auszugleichen; wobei H. H. Gaum es dem Oberamte überlasse, ihn mit den Ansichten des Heilbronner Handelsstandes bekannt zu machen, wenn es nicht gerathener gefunden würde, denselben zu einem persönlichen Benehmen in Mannheim zu veranlassen.

Auf den sogleich von dem Oberamte Heilbronn an die Behörde hierüber erstatteten Be-

richt, giengen Abgeordnete nach Mannheim; allein die Unterhandlungen zerschlugen sich.

Den 4ten Februar 1808 erschien die Badische Verordnung, welche die auf dem rechten Rhein-Ufer gelegenen Zwischen-Häfen, Mannheim, Schrök und Freystatt für ausschließliche Ein- und Auslad-Stationen des Badischen Ober-Rheins erklärte, dem Schiffer so wie dem Handelsmann oder Spediteur alle anderen weiteren Verladungen bei einer Strafe von 50 Reichsthalern verbot, selbst den Landtransport der Güter, welche von dem Rhein kommen, oder auf dem Rhein weiter verführt werden sollten, auf diese drey Häfen beschränkte und den Güterfuhrmann, der einen andern Weg einschlägt, mit einer Strafe von 10 Reichsthalern bedrohte.

Auf eine Anfrage des Oberamtes Heilbronn bei H. H. Gaum:

ob diese Verordnung auch auf die sogenannten Neckargüter, welche nicht an dem Rhein-

ufer ausgeladen, sondern nur von den schweren Rheinschiffen auf die Neckarleichtschiffe im Fluß übergeladen werden, ausgedehnt werden wolle —

wurde die Antwort:

„daß diese Anordnung zur Zeit keinen Einfluß auf die directe Fahrt habe, bloß den längst bestandenen Winkel-Verladungen und Verschleppungen mit ihren nachtheiligen Folgen und Collisionen mit den Nachbarn begegne.“

H. H. Gaum schrieb inzwischen an seiner, Ausgangs März d. J., im Publikum erschienenen Schrift, über die Spedition in Mannheim; Mannheimer Kaufleute erließen gedruckte Umlaufschreiben, in denen sie Mannheim als anerkannten absoluten Stapelplatz erklärten und sich zu Speditions-Geschäften empfahlen.

Den 17ten März d. J. kam die Großherzoglich-Badische Regierungs-Verordnung zum

Vorschein, nach welcher Mannheim wirklich zu einem Zwangswaaren-Abstoß und Speditionsplatz ernannt und im Mai d. J. wirklich Mainzer und andere Schiffer zum Ausladen ihrer Neckargüter in Mannheim gezwungen, und dieselbe von Mannheimer Kaufleuten ohne Auftrag der Eigenthümer oder der Versender weiter spedirt wurden.

Nachdem bereits dieser Aufsatz ausgearbeitet war, (daher das in diesem Kapitel folgende, auch nur als Einschaltung, wobei, ohne das Ganze umzuarbeiten, Wiederholungen von in andern Kapiteln besonders Abgehandeltem, vorkommen müßen, anzusehen ist,) erschien in öffentlichen Blättern die, unterm 17ten Jun. d. J., von der Großherzoglich-Badischen Regierung in Mannheim erlassene Erklärung, folgenden wörtlichen Inhalts:

„Da man zuverlässige Nachricht erhalten hat, daß Versuche gemacht werden, die zu Mannheim getroffene neue Schiffahrts- und Speditions-Ein-

richtung für die Neckargüter, durch unrichtige Darstellungen in einem gehässigen Lichte zu zeigen und auswärts dem Commerz nachtheilig zu machen; wobei vorzüglich Circularien, welche von einigen Mannheimer Handelsleuten unrichtig abgefaßt worden sind, dazu benutzt wurden, dieser neuen Einrichtung den Anstrich einer Stappel-Anlage und Zwangs-Anstalt zu geben; so findet man sich zur Abschneidung aller im Finstern schleichenden, durch Privat-Interesse geleiteten, Mißdeutungen zur officiellen Erklärung veranlaßt, daß, wenn Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden gnädigst geruht haben, unterm 17. März d. J., dem Mannheimer Handelsstand die Spedition ausschließlich zu überlassen, diese Spedition blos das Neckargut für die Station von Mannheim bis nach Heilbronn betreffe, und weder Stapel- noch Zwangs-Abstoß in dieser höchsten Anordnung liege, der es auch um so weniger bedürfe, da die Natur den Abstoß oder den Ueberschlag von dem Rheinschiffer, der den Neckar

nicht passiren könne, auf den Neckarschiffer erfordere, der auch seit 1753 existire.

Die ganze Abänderung beruht daher darin, daß die von den Pfälzischen Rangschiffern früher selbst besorgte Versendung ihrer bis Mannheim verbrachten Güter, durch den Neckar, dem Mannheimer Handelsstande unter der nämlichen Speditions-Ausdehnung, wie solche in Heilbronn besteht, übertragen worden sei.

Bei dieser durch die neue Ordnung der Dinge nothwendig gewordenen Einrichtung ist die Spedition von Mannheim nicht der Hauptzweck, sondern bloß das Mittel, die dem Neckarstrom gedrohte dringende Gefahr der gänzlichen Verödung abzuwenden, zugleich ist auch dafür gesorgt worden, daß der Handelsmann Sicherheit für seine Güter erhalte, der Transport beschleunigt und den diesseitigen Unterthanen des Neckarthals ihre Nahrung erhalten werde, und daß endlich auch

die Frachtkosten in ein billiges Verhältniß gesetzt worden seien.

Hiedurch glaubt man die Ansichten gehörig berichtigt zu haben, und da man wirklich damit beschäftigt ist, den zur Spedition erforderlichen Vorrichtungen die möglichste Vollkommenheit zu geben, dabei alle Regulative und Ordnungen öffentlich werden bekannt gemacht werden, der Güter-Eigenthümer also immer in dem Stande erhalten wird, selbst klar zu sehen, und seine Berechnungen machen zu können; so kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Vortheile der dermaligen Einrichtung gegen die vorige, auch wenn ihr Fortbestand unter den neuen Verhältnissen möglich gewesen wäre, sich von selbst auszeichnen."

Ist durch diese Bekanntmachung wirklich die seit der Mitte des Monats Mai 1808 in Mannheim Statt gefundene Verfahrungsweise, vermöge

der nicht wie vorher von dem Rheinschiffer in die Neckar = Hümplerschiffe im Strom übergeschlagen werden darf; sondern die auf den Rheinschiffen angekommenen, für den Neckar bestimmten Güter in Mannheim an das Land, in den Kranen und das Lagerhaus gebracht werden müssen, und die an Heilbronner Kaufleute gerichteten Frachtbriefe entweder zerrissen, oder doch zurückbehalten und ohne allen Auftrag der Eigenthümer von Mannheimer Kaufleuten diese Waaren mit neuen Frachtbriefen weiter gesandt werden — aufgehoben, und war dieses gleich bei Erlassung der Verordnung vom 17ten März j. J. so gemeint, so war es allerdings ein grosses Mißverständniß, aus jener Verordnung einen Zwangs=Stapel und eine Zwangs=Spedition argumentiren zu wollen.

Soll aber die angegebene, seit der Mitte des Monats Mai 1808 in Mannheim Statt gefundene Verfahrungsweise ferner fortdauern, so ist troz dieser Erklärung, durch die Verordnung vom 17ten

März j. J. ein Zwangs-Stapel und eine Zwangs-Spedition in Mannheim unwiderlegbar beabsichtigt.

H. H. G. gibt in seiner oft berührten, Ausgangs März 1808 erschienenen Abhandlung, über die Entstehung des Stapels in den Teutschen Handelsstädten folgende Auskunft:

§. 3. S. 12.

„der eigentliche Speditions-Handel war späteren Ursprungs, faßte jedoch in Deutschland früher als in den meisten andern Reichen Wurzel, die Macht und die Aufnahme der deutschen Handelsstädte mußte hiezu den ersten Grund legen. Ihr Bestreben war dem Transito-Handel Fesseln anzulegen, und hierüber nach und nach kaiserliche Privilegien zu erhalten, besonders trift dieser Vorwurf die Städte an schiffbaren Flüssen, die sich bald das Recht zu verschaffen wußten, daß alle bei ihnen angelangte Güter ausgeladen und durch ihre Bürger weiter verführt werden

mußten, oder die Stapelgerechtigkeit des ersten Grads.“

Die Definition eines Zwangs-Stapels des ersten Grads ist mithin: erzwungenes Ausladen der Waaren, und ausschließendes Weiter-Versenden durch Bürger des Orts, in welchem dieses erzwungene Ausladen Statt findet; muß dieses in Mannheim nun nicht geschehen, sondern ist es der Willkühr des Mainzer, Frankfurter, Heilbronner Kaufmanns überlassen: ob er die an ihn addressirten Waaren, wie vorher von Schiff zu Schiff überschlagen, oder wie in den früheren Zeiten auf ein und demselben Schiffe ohne Abstoß und ohne Ueberschlag von Frankfurt und Mainz bis Heilbronn und so wieder in umgekehrter Ordnung, ohne Dazwischenkunft eines von ihm nicht gewählten Spediteurs beziehen will; oder: ob er seine Waaren abstoßen und durch einen von ihm gewählten Spediteur will weiter besorgen lassen; dann allein ist die neue Einrichtung in Mannheim keine Stapel-Anlage und keine Zwangs-

Anstalt; dann hat die Bekanntmachung vom 17. Juni 1808 alle Gegner der Mannheimer neuen Einrichtung auf einmal niedergeschlagen. Diese Bekanntmachung läßt aber hierüber noch gar zu viele Zweifel übrig, als daß sie nicht noch eine neue unumwundene, die Freiheit des Ueberschlagens und der freiwilligen Uebertragung der Spedition an Mannheimer Kaufleute, durch die Waaren-Eigenthümer, proklamirende Erklärung erheischte.

Die Bekanntmachung vom 17ten Juni sagt ferner:

„daß wenn Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden gnädigst geruht haben, unterm 17ten März d. J. dem Mannheimer Handelsstande die Spedition ausschließlich zu lassen;“

Heißt dieses so viel:

daß, wann der Frankfurter, Mainzer oder Heilbronner, oder jeder andere Kaufmann, Waa-

ren über Mannheim durch den Neckar versenden oder beziehen will, es von ihm abhängt: ob er einen Spediteur in Mannheim dabei gebrauchen will oder nicht; daß aber, wann er nach seinem freien Willen in Mannheim sich eines Spediteurs bedient, er dann keinen andern Bürger des Orts als einen, der auch Kaufmann ist, gebrauchen kann; so läßt sich allerdings nichts dagegen sagen; so wenig, als gegen die medicinische Polizey-Vorschrift: in Krankheiten sich ordentlicher Aerzte und nicht der Medicaster zu bedienen.

Enthält aber die ausschließende Ueberlassung der Spedition in Mannheim durch den Mannheimer Handelsstand den Sinn:

daß jeder, der über Mannheim auf dem Neckar Waaren beziehen oder versenden will, gegen seinen Willen sich dabei eines Mannheimer Kaufmanns als Spediteurs bedienen muß; so ist dieses eine Zwangs-Spedition und gleich

einer Verordnung: daß jeder Fremde, der in Mannheim krank wird, sich daselbst gegen seinen Willen in die Cur begeben müsse, und dabei sich keines andern als eines Mannheimer Arztes bedienen dürfe.

Die Bekanntmachung fährt fort:

„diese Spedition blos das Neckargut für die Station von Mannheim bis Heilbronn betreffe,“

bedeuten diese Worte soviel: daß nur solche Güter zur ausschließenden Spedition dem Mannheimer Handelsstande überlassen werden, welche von Mannheim als eigenes Gut der Mannheimer Kaufleute versandt werden, so läßt sich wieder nichts dagegen sagen; so bald aber darunter simples Transitogut, bei dem weder fremde Versender noch Eigenthümer einen Spediteur in Mannheim freiwillig gewählt haben, gemeint ist; so ist es ganz dieselbe eben dargethane Zwangs-Anstalt, und das Wort: Station, ist dann mit dem Wort: Stapel, gleich bedeutend.

„und weder Stappel noch Zwangs-Abstoß in dieser höchsten Anordnung liege.“

Wie dieses gesagt werden kann, so lange der Mainzer, Frankfurter, Heilbronner und jeder andere Handelsmann, der durch den Neckar Waaren versenden oder beziehen will, nicht die Freiheit gleich vorher hat, sich eines Mannheimer Spediteurs zu bedienen oder nicht, abzustoßen oder überzuschlagen, oder mit denselben Schiffen den Neckar, Rhein und den Main ohne Abstoß und Ueberschlag befahren lassen zu dürfen — dieses ist fürwahr nicht zu begreifen; es wäre ein Thatsachen entgegen stehender Widerspruch; da nun dieser nicht angenommen werden darf, so ist zu hoffen, daß aller Zweifel über Zwangs-Stapel und Zwangs-Spedition durch eine unumwundene weitere Erklärung gehoben werde.

„der es auch um so weniger bedürfe, da die Natur den Abstoß oder den Ueberschlag von dem Rheinschiffer, der den Neckar nicht pas-

fiſren könne, auf den Neckarſchiffer erfordere, der auch ſeit 1753 exiſtire.“

Exiſtirt der Ueberſchlag erſt ſeit 1753, ſo war er, wie auch in dieſer Abhandlung ſchon dargethan wurde, vorher nicht, ſondern es wurde vorher der Neckar, Rhein und Main mit denſelben Schiffen in der Regel befahren; es kann daher, auch was vorher war, jetzt wieder ſeyn; es iſt durchaus kein Grund jetzt mehr dagegen, nachdem durch den Octroi-Vertrag und die Rheinbundes-Acte die Feſſeln, welche vorher Mißbrauch der Gewalt der Rhein- und Neckarſchifffahrt angelegt haben, zerbrochen worden ſind. Die Natur gebietet mithin weder Ueberſchlag noch Abſtoß. Zwiſchen Ueberſchlag und Abſtoß iſt aber ein gar mächtiger Unterſchied, und wenn auch der Rheinſchiffer nicht mit ſeinem großen Schiff den Neckar befahren kann; ſo erlaubt ihm dennoch der durch die Rheinbundesacte beſtätigte Octroi-Vertrag das Befahren des Neckars; kann er daher dieſen Fluß nicht mit großen Schiffen befahren, ſo kann er

dieses mit kleineren für den Neckar tauglichen Schiffen thun, oder er kann von dem größeren Schiffe nach Gutdünken in ein Leichtschiff ohne Abstoß, Bord an Bord überschlagen.

Durch die Badischen Vorkehrungen wäre statt der in dem Octroi-Vertrage enthaltenen freien Neckarschiffahrt selbst der Mainzer Schiffer noch schlimmer als durch den aufgehobenen Mainzer Vertrag von 1749 daran, der ihn nur von dem Befahren des Neckars, nicht aber von dem Waaren-Transporte durch Pfälzische Leichtschiffer ausschloß. Wenn aber auch der Mainzer Schiffer hierin einwilligen wollte; so kann es seiner Regierung nicht gleichgültig seyn, sich selbst um ein Recht gebracht zu sehen.

„Die ganze Abänderung beruht daher darin, daß die von den Pfälzischen Rangschiffern

früher selbst besorgte Versendung ihrer bis Mannheim verbrachten Güter durch den Neckar, dem Mannheimer Handelsstande unter der nemlichen Speditions-Ausdehnung, wie solche in Heilbronn besteht, übertragen worden sei.«

Geht die ganze Mannheimer Anordnung nur Pfälzische und jetzt Badische ehemalige Rangschiffer an, so läßt sich in der That wieder nichts dagegen einwenden; indem jeder Souverän allerdings seinen Unterthanen solche Vorschriften machen kann; will diese Verordnung aber auch auf Mainzer, Frankfurter und Württembergische Schiffer ausgedehnt werden; so wird diesen die durch den Octroi-Vertrag und die Rheinbundes-Acte bedungene freie Schifffahrt auf dem Rhein, Main und dem Neckar entzogen.

Wenn nun Baden dieses nicht will, warum wurden dann seit der Mitte des Monats Mai auch die Mainzer Schiffer gezwungen, ihre Waaren in Mannheim abzustoßen?

Geschah dieses von den Unterbehörden ohne höheren Befehl, so dürften sie deshalb zurecht zu weisen seyn; und damit kein Französischer, Würtembergischer, Fürst Primatischer Schiffer Ungelegenheiten in Mannheim zu befürchten hat; so wäre der durch den Neckar Handel treibenden Welt sehr zu gönnen, daß sie hievon in öffentlichen Blättern unterrichtet würde.

Was aber die Heilbronner Spedition betrift, so liegt diese in der Natur selbst.

Bis Heilbronn ist der Neckar mit den grössern Neckarschiffen gut schiffbar, was über Heilbronn hinaus nicht mehr der Fall ist; in Heilbronn sind seit Jahrhunderten, seit den grauesten Zeiten der Rhein- und Neckarschifffahrt alle dazu nöthige kostspielige Einrichtungen mit bequemen Anland- Ein- und Auslad-Plätzen, Wasserbau, Kranen, Lagerhäusern und dem dazu nöthigen Personal; die Handelswelt selbst hat Heilbronn zu einem Speditions-Platz erklärt; es ist kein erzwungener Speditions-Platz.

Noch jetzt darf der Fremde, nach einem schon unterm 21ten Juli 1789 erlassenen Heilbronner Senats-Beschlüsse, seine eigene Frachten unmittelbar an dem Kranen beziehen.

»Bei dieser durch die neue Ordnung der Dinge nothwendig gewordenen Einrichtung ist die Spedition von Mannheim nicht der Hauptzweck, sondern blos das Mittel, die dem Neckarstrom gedrohte dringende Gefahr der gänzlichen Verödung abzuwenden.«

Die neue Ordnung der Dinge hat nichts gethan, als den Mainzer-Vertrag, die Rangfahrt-Ordnung, das Zwangs-Innungs-Wesen in Heidelberg, aufgehoben; und hat die Rhein- und Neckarschifffahrt wieder in den Stand zurückgeführt, als der Neckar, Rhein und Main mit denselben Schiffen, oder mit freiwilligem Ueberschlag von größeren Rhein- in kleinere Neckarschiffe befahren wurde; sie erheischt aber durchaus keinen Zwangs-

Stapel und keine Zwangs-Spedition in Mannheim, jetzt so wenig als seit dem Lüneviller Frieden bis zur Mitte des Monats Mai d. J., durch welchen Friedensschluß das linke Rheinufer abgetreten und der Mainzer Schiffer in sein nach dem damalen noch bestandenen Mainzer Vertrag ihm gebührendes Recht des Waarentransports auf dem Neckar durch Leichtschiffer eingesetzt wurde.

Warum ist denn damalen der Neckar nicht verödet? warum ist damalen die Neckarschifffahrt auf einem so hohen Grad von Frequenz während der Friedens-Jahren gestanden, daß sie vorher nie höher stand?

Die Concurrenz der Mainzer Schiffer mit den Pfälzer Schiffern hat viel dazu beigetragen.

Concurrenz, keine Monopolisten, will der Handel, wenn er gedeihen soll.

„Zugleich ist auch dafür gesorgt worden, daß der Handelsmann Sicherheit für seine Gü-

ter erhalte, der Transport beschleunigt, und den diesseitigen Unterthanen des Neckarthals ihre Nahrung erhalten werde, und daß endlich auch die Frachtkosten in ein billiges Verhältniß gesetzt worden seien.«

Alles dieses läßt sich thun ohne gezwungenen Waaren=Abstoß, ohne gezwungene Spedition, wie m XIV. und XVI. Kapitel gezeigt ist.

Will nach diesem allem die Großherzoglich=Badische Regierung in Mannheim allen unrichtigen im Finstern schleichenden oder sich öffentlich zeigenden Mißdeutungen begegnen, so kann dieses auf einmal durch die Erklärung geschehen:

daß der durch die Verordnung vom 17ten März 1808 bezweckte Mannheimer Waaren=Abstoß und die Speditions=Einrichtung sich einzig und allein auf Badische Rhein= und Neckarschiffer erstrecke, hingegen Kaiserlich=Französische, Königlich=Württembergische und Fürst=Primatische Schiffer, den Neckar, Main und Rhein in Gemäß=

Gemäßheit des Octroi-Vertrags frei befahren können, mit oder ohne Waaren-Abstoß und Ueberschlag mit oder ohne Spedition in Mannheim.

XIV. Kapitel.

Einige aus der Geschichte der Neckar- und der damit verbundenen Rhein- und Main-Schifffahrt, sich ergebende Bemerkungen.

Aus der Geschichte der Neckar- und der Rhein- und Main-Schifffahrt, in so fern diese mit jener in Verbindung steht, ergeben sich mehrere Bemerkungen, die alle einzeln auszuheben zu weitläuftig wäre. Der aufmerksame Leser wird sie selbst gemacht haben, und so ohne Zweifel auch die, daß Heilbronn seit den

grauesten Zeiten des Neckar-Handels und der Rhein- Neckar- und Main-Schifffahrt der einzige von der Natur und Kunst vereint, selbst geschaffene Stationsplatz am Neckar, von dessen Ausfluße in den Rhein an bis Heilbronn war, und daß Heilbronn stets in direkter Verbindung mit Mainz und Frankfurt stand; daß, da diese Verhältnisse sich schon in Zeiten gebildet haben, ehe noch die Regierungen sich in die Neckarschifffahrt mischten, die Handelswelt es war, welche diese Verhältnisse selbst hervorgebracht hat, und daß, da die Natur des Handels es mit sich bringt, gewinnen und nicht verlieren zu wollen, das wahre Beste des handelnden Publikums diesen Zustand erheischte; diesen daher mit Gewalt aufheben zu wollen, dem Handel nicht vortheilhaft seyn kann; ferner, daß noch vor dem Daseyn eines Mainzer Vertrags von 1749 und vor den daraus hervorgegangenen Anordnungen, Rhein und Neckar ohne Ueberschlag befahren wurden, oder wann aus irgend einer Ursache ein Ueberschlag in leichtere

Schiffe nöthig war, dieses von der Willkühr des Schiffers abhieng.

Da nun der Octroi=Vertrag die Schifffahrt, welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zwecke hat, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein mit einander communiciren, ohne daß die Schiffer auf derselben Fahrt Mainz, und zumal auch Cöln, passiren, für alle Schiffer der beiden Ufer frei erklärte; so ist auch der Mainzer Vertrag von 1749 und jede aus ihm gefolgte Anordnung, und der Heidelberger Zunftzwang für Nicht=Badische Schiffer aufgehoben; mithin ist auch für alle dies= und jenseits des Rheins wohnenden Schiffer, unter den in der Octroi=Convention enthaltenen Bestimmungen das Recht eingetreten, gleich vorher Neckar und Rhein mit oder ohne Ueberschlag zu befahren.

XV. Kapitel.

Badische Zwangs-Stapels- Zwangs-Speditions- und andere directe und indirecte Anstalten, wodurch die directe Schiffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt gehemmt wird, sind dem Octroi-Vertrage entgegen.

Des H. H. Gaums Gründe über die absolute Nothwendigkeit eines Waaren-Abstoßes in Mannheim, Unterbrechung der direkten Fahrt von Mainz bis Heilbronn, enthält, nachdem er von §. 1 — 19 seiner Schrift, seine Meinung über die Geschichte der Neckarschifffahrt vorgetragen hat, der §. 20, und sind diese:

„es seye durch die neue Ordnung der Dinge, die direkte Fahrt bereits unterbrochen und der Abstoß der Neckargüter bei Mannheim unumgänglich.“

Ist in dieser Aussage eine bereits vor Erscheinung jener Druckschrift eingetretene Thatsache gemeint;

so ist zu bemerken, daß bis zur Zeit als H. Gaum seine Schrift ins Publikum brachte, die Mainzer und Frankfurter Handelsleute wie zuvor, die von Mainz und Frankfurt kommenden Kaufmannsgüter, welche entweder für Heilbronn bestimmt waren, oder von Heilbronn aus in die oberen Länder versandt werden sollten, nach Heilbronn spedirt und Mainzer und Pfälzer oder nunmehr Badische Schiffer, die Fracht auf die vorherige Weise durch die sogenannten Hümpler auf der Rheinschiffer Rechnung bis Heilbronn, gebracht haben; mithin ist bis dahin die direkte Fahrt faktisch nicht unterbrochen worden; mithin war auch der Abstoß der Neckargüter in Mannheim nicht unumgänglich. Meint aber H. H. Gaum mit der hier ausgehobenen Stelle so viel: es seye eine nothwendige Schlußfolge: daß durch die neue Ordnung der Dinge, wann auch vor der Großherzoglichen Badischen Verordnung, vom 17ten März 1808, faktisch diese Unterbrechung der direkten Fahrt von Mainz bis Heilbronn

noch nicht geschehen sey, dieselbe noch jetzt absolut nothwendig sich ergebe, so ist auch diese Behauptung eben so wenig richtig.]

„Schon die Octroi-Convention erkläre Mannheim für einen Zwischen-Hafen des Oberrheins und setze in demselben den Abstoß voraus, wenn verordnet werde, daß bei der halbjährigen Fracht-Bestimmung die Mannheimer obrigkeitliche Behörde gehört werden solle.“

Weil der Magistrat zu Mannheim mit Handelskammern und andern Magistraten, Gutachten bei der Fracht-Regulirung geben darf, so soll Mannheim zu einem Abstoß-Platz erklärt seyn? —

Wie aber, wenn statt Mannheims Magistrat die Regierung oder die Finanzkammer in Karlsruhe in dem Octroi-Vertrage genannt worden wäre; das eben so gut hätte seyn können,

da Regierungen und Finanzkammern bei der Art Regulirungen immer auch interessirt sind, welche sich ja Gutachten von dem Magistrate in Mannheim oder einem andern in dieser Strecke am Rhein gelegenen Badischen Handelsorte hätten können stellen lassen; hätte dann nothwendiger Weise Karlsruhe auch ein Abstoß = Platz für die Neckarschifffahrt seyn müßen?

Mannheims Magistrat konnte aber allerdings, sowohl, weil Mannheim in der Nähe von Main liegt, der schnelleren Communication wegen, vor andern Badischen Rheinorten genannt werden, als auch, weil Mannheim für die Rhein = Kaufmannsgüter, welche für Mannheim selbst bestimmt sind, und welche von da im eignen Handel und bei der freiwilligen Spedition, in die Großherzoglichen Badischen Lande und weiter gehn, vorzüglich interessirt ist; daraus folgt aber kein Stationsrecht. Auch Düsseldorfs Magistrat ist genannt, und doch ist Düsseldorf kein Zwangs = Stations = Platz; und

überhaupt erklärt der Octroi-Vertrag im 5. und 6. Artikel, nur Mainz und Cöln zu Stations-Plätzen und sonst keinen; mithin auch nicht Mannheim.

H. H. Gaum fährt mit seinen Beweis-Gründen ferner fort:

„die Krone Württemberg habe zwar bei dem ehemaligen Kurfürsten-Rath in der Sitzung vom 28sten Januar 1805 alles aufgebothen, für Heilbronn ebenfalls Konkurrenz zu erhalten, den unmittelbaren Güterzug von Mainz als Hauptbeweggrund angegeben; allein der Antrag seye ohne Erfolg geblieben, weil ꝛc.

hier lasse man die Bemerkungen über den Octroi-Vertrag antworten

S. 63. u. s. w. §. 2.

„diese Lücke des Reichs-Deputations-Haupt-Rezesses ergänzte die unter dem 5ten August 1804 zwischen dem französischen Herrn Staats-Rath Cretet, und dem Herrn Minister,

Grafen von Beust zu Stande gekommene Octroi=Konvention und die Nachtrags=Konvention vom 1ten Oct. d. n. J.

Beide kamen unter dem 5ten November und 3ten December 1804 zur Diktatur bei dem kurfürstlichen Kollegio.

Längst schon hatte man das Bedürfniß gefühlt, feste Bestimmungen über die Schiffahrt auf dem Rhein zu haben; die Fluß=Gemeinschaft mit der Krone Frankreichs machte sie vollends unumgänglich, und jeder Teutsche muß die Bemühung des Herrn Kurfürsten und Erzkanzlers, Seine Vorsicht und zweckmäßige Einleitung bei diesem wichtigen und verwickelten Geschäft mit lebhaftem Dank erkennen.

Es lag jedoch schon in der Sache selbst, daß Nachträge, Bemerkungen und Berichtigungen erfolgen mußten, da sich der Vertrag auch über Lokalitäten ausbreitet, und das

Privat-Interesse einzelner Stände, mehr oder weniger berührt, auf welche bei dem Entwurf der Konvention, theils weil sie nicht bekannt waren, theils als Gegenstände besonderer Traktaten, bei dem Plan einer allgemeinen Gesetzgebung, keine, wenigstens nicht vollständige Rücksicht genommen werden konnte.

Den 7ten Jenner 1805 nahmen die Abstimmungen in dem Kurfürsten-Rath über diese Konvention ihren Anfang, und den 18ten März d. J. wurde das Kollegial-Gutachten an kaiserliche Majestät dahin erstattet:

„„daß die in Berathung stehende Konvention, unter dem Vorbehalt, allgemein zu genehmigen seyn dürfte; daß über die in den kurfürstlichen Abstimmungen gemachten Anträge über die das Wohl des beiderseitigen Schifferstandes und der Strompolizei betreffenden Erinnerungen, noch

eine weitere Unterhandlung zwischen Kommissarien des Kaisers von Frankreich Majestät und einem Bevollmächtigten des Herrn Kurfürsten, Reichs-Erzkanzlers im Gefolge des von Ihnen schon vorher von kaiserlicher Majestät und dem Reich übernommenen und zur Dankbarkeit des ganzen Reichs rühmlichst bis daher erfüllten Auftrags, unter Benutzung der von den betheiligten Reichsständen durch ihre Abgeordnete beizubringenden Erinnerungen zu pflegen und eine weitere Uebereinkunft zu treffen, welche hiernächst ebenfalls zur Erwägung des kurfürstl. Kollegii, und zur Bestätigung kaiserl. Majestät zu bringen seye.""

"Die kaiserl. Ratifikation erfolgte unter dem 11ten Mai 1805 ganz nach dem Inhalt des Kollegial-Gutachtens und die unmittelbare Folge hievon war, der zur Abschließung

dieses Additional = Octroi = Vertrags wirklich in Paris bestehende Zusammentritt der Bevollmächtigten Sr. Majestät des französischen Kaisers und des Reichs = Erzkanzlers in den nämlichen Personen, welche die Haupt-Konvention eingeleitet hatten."

Noch ehe aber über die weitern und nähern Bestimmungen des Octroi = Vertrags die Verhandlungen zum Schlusse kamen, brach bekanntlich im September 1806 der Krieg zwischen Frankreich und Oestreich aus, welcher eine neue Ordnung der Dinge in Teutschland zur Folge hatte. Für die große Rheinschifffahrt kam inzwischen unterm 12. Decbr. 1807 die Organisations-Urkunde der Schiffergilden in den Stationshäfen von Cöln und Mainz zu Stande; noch ist aber kein neuer Anhangs-Vertrag zur Octroi = Convention abgeschlossen worden. Der Erfolg der Württembergischen Bemerkungen über den 12ten Artikel ist daher noch zu erwarten. Allein abgesehen von allem die-

sem, so hat der Art. 2. der Rheinischen Bundes-Acte zwar alle älteren Teutschen Reichsgesetze, rücksichtlich der Verbündeten, ihrer Unterthanen und Länder für null und nichtig erklärt, hievon aber ausdrücklich die Verfügungen über die Rechte der Gläubiger und Schuldner im Deputations-Receße von 1803 und die Disposition desselben. §. 39. über die Schifffahrts-Octroi, davon ausgenommen. Der Artikel 2. der Bundes-Acte ist nach der Winkoppischen Uebersetzung, Frankfurt 1808, wörtlich dieser:

„Alle Deutsche Reichsgesetze, welche Ihre Majestäten und Durchlauchten, die im vorigen Artikel benannten Könige, Fürsten und den Grafen, ihre Unterthanen und ihre Staaten oder Theile derselben bisher angehen, oder für sie verbindlich seyn konnten, sollen für die Zukunft in Hinsicht Ihrer benann-

ten Majestäten und Durchlauchten und des gedachten Grafen ihrer Staaten und Unterthanen nichtig und von keiner Wirkung seyn. Ausgenommen hievon sind jedoch die Rechte, welche die Staats-Gläubiger und Pensionisten durch den Rezeß von 1803 erlangt haben, desgleichen die Verfügungen des §. 39. besagten Rezesses in Betreff der Rheinschifffahrts-Octroi, welche noch ferner nach Form und Inhalt in Vollzug gesetzt werden sollen."

Mithin ist von allen Souverainitäts-Rechten, welche des Herrn Großherzogs von Baden Königlicher Hoheit, so wie den übrigen Mitgliedern des Rheinbundes ohne allen Anstand zustehen, gerade die Verfügung in Rhein- und den damit verbundenen Neckar-Schifffahrts-Angelegenheiten, so weit auch andere Regierungen dabei betheiligt sind, beschränkt.

Der 19te Artikel des Octroi=Vertrags enthält diese Worte:

„Die vorhergehenden Bestimmungen (also alle und jede Artikel von 1 — 18) in Hinsicht der Schifffahrts=Stationen und der Schiffer=Vereine betreffen nur die große Schifffahrt, nämlich jene, welche von einem Theile des Rheinstroms zum andern durch Vorbeifahren vor Mainz und Cöln Statt findet. Sie sind aber nicht auf die kleine Schifffahrt anwendbar, welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beyden Ufer zum Zwecke hat, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein miteinander communiciren, ohne diese beyden Stationen zu passiren.“

Es wird mithin kein Unterschied gemacht zwischen Landes=Erzeugnissen und eigentlichen Kauf-

manns-Gütern, nicht zwischen Berg- und Thalgut, nicht zwischen großen und kleinen Schiffen. Wie dann überhaupt, was die Schiffe betrifft, nach dem, dem Octroi-Vertrage angehängten Tarif neben größeren Schiffen, auch solche, wie sie auf dem Neckar Statt finden, von 50—600 Centnern auf dem Rhein zugelassen werden.

Da es nun eine allgemein anerkannte Rechtsregel ist: daß da, wo die Gesetze nicht unterscheiden, die Ausleger nicht unterscheiden dürfen, und da die Rechts-Vermuthungen immer für die Nicht-Beschränkung streiten; so gehören Waaren und Größe der Schiffe nicht in den Begriff der großen und kleinen Schifffahrt; sondern einzig und allein geben die Stations-Plätze die Data zur Definition der großen und kleinen Schifffahrt. Ohne diese beyden Stationen nicht eine dieser beyden zu passiren, sagt der Schluß des 19ten Artikels.

Das Schiff, das von Stations-Platz zu Stations-Platz fahren darf, gehört daher zur großen, das dieses nicht darf — zur kleinen Schifffahrt. Nach dem

Artikel 4. d. O. Conv.

ist nun Cöln ein Stations-Platz für die Schifffahrt von Holland bis Mainz, und Mainz nach dem

Artikel 5.

die Station der Schifffahrt von Cöln bis Straßburg. Die Schiffe, welche folglich nicht von einem dieser Stations-Plätze zum andern Stations-Platze fahren dürfen, gehören zur kleinen Schifffahrt.

Diese aus dem ganzen Geist und den deutlichen Worten des Octroi-Vertrags hervorgehende Definition hat auch bereits durch Thatsachen, welche täglich mit Wissen und Willen der beiden Regierungen, welche den Octroi-Vertrag theils in eigenem Namen, wie die Kaiserlich-Französische;

theils im Nahmen des ehemaligen Teutschen Reichs, wie die Fürst-Primatische, abgeschlossen haben; welche daher den Sinn, den sie damit verbunden glaubten, am zuverläßigsten anzugeben wissen — vorgehen, ihre unbestreitbare Bestätigung erhalten: indem die Schiffer von Metz, Trier und von andern an der Mosel und Saar gelegenen Orten, die zum Rheinhandel bestimmten Gegenstände den Stations-Häfen Cöln und Mainz ungehindert zuführen, und aus diesen Stations-Häfen, die für das Innere von Frankreich bestimmten Güter ohne in Coblenz umladen zu müssen, und ohne eine Zwischen-Spedition, nach Trarbach, Trier, Metz und Saar-Louis zurückbringen.

Ferner führen die Main-Schiffer nicht nur von Frankfurt, sondern auch von den obern Main-Gegenden, aus Ländern verschiedener Herren als von Bamberg, Schweinfurt, Würzburg u. s. w. die Landes-Erzeugnisse und Kaufmanns-Güter

ohne Zwischen-Umladung und Zwischen-Spedition geradezu nach Mainz und erhalten in diesem Hafen, alle für den Main und für die genannten verschiedenen Orte bestimmten Güter als Rückladung.

Die Schifffahrt von Heilbronn nach Mainz und Frankfurt und zurück, da sie gleichfalls nur den Handels-Verkehr dieser Orte durch den Rhein und Main zum Zwecke hat, ohne an der Schifffahrt von Rhein-Stationsplatz zu Rhein-Stations-Platz Theil zu nehmen, gehört mithin auch zur kleinen Schifffahrt.

Der Artikel 20 und 21. des Octroi-Vertrags giebt nun diese kleine Schifffahrt allen Schiffern aus den Ländern beider Ufer frei.

Art. 20.

„Die kleine Schifffahrt, so wie sie in dem vorhergehenden Artikel erklärt ist, soll für alle Schiffer der beiden Ufer frey seyn. Gleichwohl wird man fordern, daß sie mit

einem Erlaubnißscheine zum Fahren versehen seyen, welcher unter der Autorität ihrer respectiven Landesherren ausgefertigt ist.«

Art. 21.

»die Schiffer, welche mit der in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Erlaubniß versehen sind, können ganz in der Strecke zwischen Cöln und Maynz fahren, wenn sie zu einem zwischen Cöln und Maynz gelegenen Zwischenhafen gehören. Die nämliche Freiheit ist gestattet, für die ganze Strecke oberhalb Maynz den Schiffern, welche sowohl zu einem in dieser Strecke gelegenen Hafen, als auch zu jenem von Frankfurt, und für die ganze Strecke unterhalb Cöln den Schiffern, welche zu einem zwischen Cöln und den Gränzen der batavischen Republik gelegenen Hafen gehören.«

Da in diesem 21. Artikel Frankfurt, das am Main und nicht am Rhein liegt, nicht Aus-

nams- sondern Beispielsweise genannt wird, die übrigen Zwischen-Häfen oder Ein- und Auslad-plätze aber im Allgemeinen genannt sind; die wirkliche Befahrungs-Weise vom Main in den Rhein dieses noch mehr bestätigt; so folgt: daß, was von dem namentlich berührten Frankfurt und den andern nicht namentlich aber im Allgemeinen aufgeführten Main-Handels-Plätzen in Ansehung der freien Rhein-Schifffahrt gilt, auch auf die, an dem, in den Rhein sich ergießenden Neckar liegende, mit Mainz und Frankfurt von den ältesten bis in die neuesten Zeiten in directer Handels-Verbindung gestandene uralte Ein- und Auslad-Stadt Heilbronn anwendbar ist.

Wie wenig der Octroi-Vertrag den Güterzug beschwert wissen will, davon giebt der

Artikel 12.

einen weiteren Beweis; er sagt:

„Die Schifffahrt zwischen Straßburg und Maynz ist für die Schiffe und Fahrzeuge der

beyden Ufer, sowohl auf- als abwärts frey; jene sogar, welche von dem Oberrhein in den Main fahren, um sich nach Frankfurt zu begeben, sind nicht gehalten, sich von ihrem Wege zu entfernen, um zu Maynz anzulanden, und da ihre Waaren umzuladen; ein Gleiches gilt von den Schiffen, welche von Frankfurt nach dem Oberrhein fahren; in dem letztern Falle sind jedoch die Schiffer verbunden, sich vor den Hafen von Maynz zu stellen, und die Schifffahrts-Gebühren zu entrichten.

Der Octroi-Vertrag will mithin, daß alle Schiffe ohne Aufenthalt und ohne eine andere Abgabe, als die der Octroi-Gebühren, zu entrichten, die Stromstrecke zwischen Frankfurt und Straßburg sollen befahren können; — um so mehr verlangt der Octroi-Vertrag, daß der Waarenzug von Frankfurt und Maynz nach Heilbronn und zurück, ohne gewaltsame Unterbrechung geschehen kann; da Heilbronn

nicht nur in der Strecke zwischen Straßburg und Maynz liegt, sondern auch die Entfernung von Frankfurt bis Straßburg weit größer und beschwerlicher durchzulaufen ist, als die von Frankfurt und Mainz nach Heilbronn. Aber nicht genug, daß Baden die freie Rhein- und die damit verbundene Neckarschifffahrt durch eine Zwangs-Umladung und Zwangs-Spedition nicht stört; es kann sie ohne Verletzung der Octroi-Convention auch nicht durch indirecte Einrichtungen hemmen."

Die unterm 2. May 1808 von der Badischen Regierung und Kammer des Niederrheins, wegen der Neckarschifffahrt erlassene weitere Verordnung gehört daher auch hierher; sie enthält unter Beziehung auf einen Beschluß vom 23ten April 1808:

"daß 1) die bisher noch nachgesehene Zollfreiheit für die bestandene Hälfte und ein Drittheil der Ladung soll aufgehoben, auf

jeder Neckar-Zoll-Station die ganze Ladung tarifmäßig bei Fremden wie bei Einheimischen aus dem Grunde soll verzollt werden, und bei der durch die Zeitumstände herbeigeführten Unterbrechung der directen Fahrt von Maynz und Frankfurt nach Heilbronn und der dadurch nothwendig gewordenen Spedition in Mannheim dieses Geschäft dem Mannheimer Handelsstand privativ, vermöge Entschließung vom 17ten März 1808 übertragen seye, für dasselbe aber und zur Erhaltung des Gleichgewichts mit den übrigen concurrirenden Routen, so wie für die Neckarwasser-Leute, aus besonderer Rücksicht, weiter bestimmt seyn soll;

daß 2) wenn der passirende Schiffer durch Vorlegung seiner Frachtbriefe auf den Neckarzoll-Stationen nachweise, daß die Güter-Versendung durch Mannheimer Spediteurs geschehe, von solchen Gütern provisorisch der Zoll vom Centner fein

Gut bloß $1\frac{1}{2}$ Kreuzer, vom Ctnr. Mittelgut 3 Pfennig und vom groben $\frac{1}{2}$ Kreuzer erhoben werden solle.

Von dieser Verzollungs=Art

3) noch zur Zeit die sogenannten Accidenz=Gelder ausgenommen seyen; wegen deren es, vor der Hand, bei der auf jeder Zoll=Station bestehenden Einrichtung noch sein Bewenden behalte.

Unter dieser angegebenen beträchtlichen Neckarzoll=Verminderung für die Mannheimer Speditions= und Bezugs=Güter werde die Fracht von der Großherzogl. Bad. Regierung von der dermaligen Frankfurter Ostermesse bis zur Herbstmesse von Mannheim bis Heilbronn, zu Berg von bisherigen 31 kr. auf 23 kr., von Heilbronn zu Thal, bis Mannheim auf 17 kr. vermindert.“

Diese Verordnung giebt zu mehreren Betrachtungen Veranlassung:

1) Kennt durch diese Verordnung die Großherzoglich-Badische Regierung an, daß wenn die Neckarschifffahrt bestehen soll — die ältere Verzollungsweise nicht dazu geeignet ist; wie dieses auch die Erfahrung älterer Zeit und die in dem Kurpfälzischen Vertrage mit Württemberg in den 1780r Jahren geschehene Herabsetzung der alten Zölle auf die Hälfte und die Freilassung eines Drittels der ganzen Schiffsladung gezeigt hat.

2) Fragt sich überhaupt: kann Baden nach dem Octroi-Vertrage auf — durch den Rhein und Neckar in die Königlich-Württembergischen Staaten ein-, und von denselben auf dem Neckar und dem Rhein ausgehende, für die Badischen Lande simple — Transitogüter einen Zoll legen?

Kann es dieses, so kann es auch, entweder denselben so erhöhen, daß die Rhein-Neckar-Schifffahrt ganz aufhören muß, oder es kann nur

fremde Schiffer mit einem hohen Zoll belegen und seine eigenen Schiffer entweder ganz, oder zum Theil davon freilassen, oder es kann die Mannheimer Spedition durch Zoll-Erleichterung gegen die freie directe Schifffahrt so begünstigen, daß in der Wirklichkeit wieder eine Zwangs-Spedition entsteht; wie die eben erwähnte Verordnung zu beabsichtigen scheint. Nun will aber der Octroi-Vertrag die Schifffahrt durch den Rhein, welche den wechselseitigen Verkehr der auf der rechten und linken Rheinseite gelegenen Länder zum Gegenstande hat, gleich frei wissen, für alle dies- und jenseitige Schiffer: ob sie zunächst zum Rheinstrome oder zu einem Handels-Platze gehören, der an einem in den Rhein sich ergießenden Fluße gelegen ist: wie die mit der Rhein-Schifffahrt wirklich verbundene Mosel- Saar- Main- u. s. w. Schifffahrt noch mehr erläutert, und wie die Natur der Sache mit sich bringt: denn sind die an diesen Nebenströmen wohnenden Schiffer direct oder indirect gehindert in den Rhein zu

fahren, wie können sie von der ihnen im Octroi-Vertrage zugestandenen Rheinschifffahrt Gebrauch machen?

Der Octroi-Vertrag hebt nun ferner alle und jede Abgaben, welche vorher bei der Transito-Schifffahrt des Rheins Statt fanden, auf:

Artikel 39.

„Vom Ende des 30. Tages an, der auf die Auswechslung der Ratifikationen folgt, sind und bleiben aufgehoben, nicht nur die alten Rheinzölle, sondern auch alle Auflagen oder Abgaben, bekannt unter dem Namen Licent, Transit, Accis oder andere Gebühren, womit die Transit-Schifffahrt dieses Flusses belastet war, und die Erhebung derselben kann über diese Frist hinaus nicht verlängert noch zu irgend einer Zeit wieder hergestellt werden.

„Wer sich beigehen läßt, außer dem Oktroi eine andere Gebühr, unter welchem Titel und Vorwand es auch seye, von der Schifffahrt zu erheben, soll als Erpresser verfolgt und bestraft werden.“

und erlaubt nur noch Douanen, bei den auf dem Rhein transportirten Waaren, die in jeden Landes-Bezirk zur inneren Consumtion eingehen, oder derselben durch Ausfuhr entzogen werden.

Art. 41.

„Aber unter der Benennung der Auflagen, womit die Rhein-Schifffahrt belastet ist, und in der durch die gegenwärtige Convention verordneten Aufhebung sind die Douanen nicht mitbegriffen, welcher jeder Staat auf seinem Gebiete zu errichten, oder beizubehalten, befugt ist, und in deren Bezirke er zu seinem Vortheile von den im Umfange seines Landes ein- und ausgehenden Waaren, besondere Gefälle erheben kann.“

Das Wort Douane ist nun von dem Wort Péage verschieden. Péage ist eine Abgabe, welche bezahlt wird, wenn an einem bestimmten Platze Waaren vorbei gebracht werden, ohne Rücksicht ihrer weiteren Bestimmung.

Douanen aber sind Abgaben, von in ein Land eingehenden zur innern Consumtion bestimmten Waaren, oder von solchen Waaren, welche einem Lande durch Ausfuhr entzogen werden, und unterscheiden sich dadurch von Péage und der bloßen Transit-Abgabe.

Baden ist daher von auf dem Rhein ankommenden, nach Heilbronn und in und durch das Königreich Württemberg auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn und weiter aufwärts und von da abwärts durch den Badischen Neckar-Antheil gehenden, für die Rheinschifffahrt bestimmten simplen Transit-Gütern, weder Zoll noch eine andere Abgabe der Art zu beziehen berechtigt, und noch weniger hat Baden das Recht zu einer

solchen Zoll-Einrichtung wodurch der Ruin der Neckar-Route herbeigeführt würde.

Auch kann es dabei weder seinen eigenen Schiffern vor fremden zur Rhein- und Neckar- und Neckar und Rhein-Schifffahrt berechtigten Schiffern, noch der Mannheimer Spedition einen solchen Vorzug geben, wodurch die durch den Octroi-Vertrag bezweckte gleiche Schifffahrts-Freiheit nicht mehr Statt finden würde: gerade weil sie gleich frei seyn soll, und es am Ende eins wäre, ob durch Gewalt, oder durch schädliche Zoll- oder andere schädliche Einrichtungen, sie mögen im Rhein oder Neckar gemacht werden, die in dem Octroi-Vertrage frei gegebene Rhein- Neckar und Neckar-Rhein-Schifffahrt gehindert würde.

Eine andere Auslegung des Octroi-Vertrags wäre gerade zu seinem Geiste entgegen und eine wahre Satyre auf denselben.

Daß aber alles dieses auf die einfache Neckarschifffahrt, die nicht in Verbindung mit der

Rheinschifffahrt steht, und auf das Güterfuhrwesen zu Lande nicht anwendbar ist, versteht sich von selbst.

„Für Rhein und Neckar zu Berg und Thal von Mainz bis Heilbronn sey“ — wird in der Gaumischen Schrift fortgefahren — „kein directes Fracht-Reglement möglich, da ersteres von der Octroi-Direction erlassen werde, die Neckarfracht aber lediglich von dem Souverain abhänge.“

Letzteres ist aber nur so weit richtig, als der Badische Souverain bloß Frachten für seine Unterthanen regulirt; dem Auswärtigen kann er, der Natur der Sache nach, jetzt so wenig, als es ehemals die Pfalz für den Heilbronner Handelsstand, ohne dessen und seines Magistrats Zustimmung, thun konnte, Gesetze vorschreiben, sobald die Badische Landesgränze überschritten ist.

Weder die Octroi-Convention, noch sonst ein Vertrag giebt Baden Befugnisse, diese in der

Natur

Natur der Sache und dem uralten Herkommen liegenden Grundsätze umzustoßen.

Gesetzt nun, es komme keine Uebereinkunft unter den betheiligten Souverainen zu Stande, und es sey auch kein directes Fracht-Reglement für Rhein und Neckar zu Berg und Thal mehr möglich; so folgt auch daraus wieder kein Zwangs-Waaren-Abstoß und keine Zwangs-Spedition in Mannheim, so wenig, als vor dem Jahre 1712 und in mehreren nachgefolgten Zwischenräumen; man überläßt, wie damalen, dem Schiffer und dem Kaufmann, sich darüber zu verstehen, so wie es noch der Fall mit den Landfrachten ist.

Die mit der Rheinschifffahrt verbundene Neckarschifffahrt ist durch den Artikel 19 und 20. d. O.C. für alle Rhein- und Neckarschiffe, welche mit einem Erlaubnißscheine zum Fahren versehen sind, der unter der Autorität ihrer respectiven Landesherrn ausgefertigt ist, frei; der Französische, der Württembergische, der Fürst Primatische, der

Badische Schiffer, hat daher gleiches Recht zur Neckarschifffahrt, so weit sie mit der Rheinschifffahrt verbunden ist.

Jeder Souverain dieser Schiffer kann für seine Schiffer gleich bei andern Gewerben: Innungen, Gilden, errichten ihnen Gilde-Ordnungen vorschreiben, sie Cautionen leisten lassen, Bestimmungen für die Größe der Fahrzeuge, des Lad-Quantums machen, oder sie auch davon frei lassen, und der Handelsmann hat dann die Wahl, welchem Schiffer er sein Zutrauen schenken will.

Jede Regierung ist daher wesentlich dabei interessirt, die bestmöglichsten Anordnungen für ihre Schiffer zu treffen.

Es giebt kein ausschließendes Pfälzisches oder Badisches Neckargrafenamt mehr. Jeder Landesherr sorgt für seine Schiffer, für den Ufer- und Wasserbau in seinem Lande, gleich bei den Landstraßen, und will der eine oder der andere Souverain seinen Schiffern Fracht-Taxen vorschreiben,

oder sonst irgend eine Anordnung in seinem Lande machen, wodurch der Handel und gegenseitiger Verkehr zu Wasser befördert wird, so lange die freie Rheinschifffahrt, für die Schiffer der beiden Ufer und Länder, welche durch den Rhein den wechselseitigen Handels-Verkehr zum Zwecke haben, nicht gestört wird; so ist es seine Sache, es zu thun oder zu lassen; wer mehr thut, greift in die Rechte des andern, und in die, durch den Octroi-Vertrag und durch die Rheinbundes-Acte garantirte Freiheit der Rhein- und der damit verbundenen Neckarschifffahrt ein; und nur in diesem und in keinem andern Sinne kann der Artikel 23. des Octroi-Vertrags genommen werden:

> „Die Bestimmungen der gegenwärtigen Uebereinkunft können nicht so verstanden werden, als wenn sie sich auf die Schifffahrt jener Flüsse ausdehnten, welche in den Rhein sich ergießen, sey es auf der rechten oder der linken Seite dieses Flusses:“

weil sonst die vorangehenden Artikel 12. 19. 20.

21., welche im Allgemeinen von der Schifffahrt auf den in den Rhein sich ergießenden Flüßen, so weit sie mit der Rheinschifffahrt in Verbindung stehn, handeln; der Artikel 12. aber nahmentlich noch von Mainschiffen in derselben Beziehung spricht, in dem auffallendsten Widerspruch stünden. Ferner kam der Octroi-Vertrag zur Zeit, als die Teutsche Reichs-Verfassung noch vorhanden war, zu Stande, und erhielt in der Rheinbundes-Acte ohne alle Einschränkung seine Bestätigung; mithin muß dieser Octroi-Vertrag für die verbundenen Teutschen Fürsten, nach den zur Zeit der Entstehung des Octroi-Vertrags anerkannten Teutschen Staatsrechts-Grundsätzen: nach welchen in Teutschland keine einseitige Vorkehrung für die Flüße, zum Nachtheil der andern Fluß-Theilhaber getroffen werden durfte — so weit in die Rheinschifffahrt mit eingreifende Verfügungen wollen gemacht werden — noch jetzt beurtheilt werden: denn sonst wäre er offenbar jetzt nicht mehr derselbe Octroi-Vertrag, der er war

zur Zeit, als er eingegangen wurde, und der doch noch jetzt, wie vorher, fort bestehen soll.

„Es können aber auch“ — äußert H. H. G. sich ferner — „wenn auch alle Hindernisse beseitigt seyen, die Rheinschiffer nicht gehalten werden, die Güter weiter als in den ihnen zugewiesenen Rheinhafen, am wenigsten durch den Neckar zu verführen, der für sie unbefahrbar seye, auf welchem das Gut Leichtschiffern anvertraut werden müsse, für welche er responsabel bleiben, mit andern Worten, bloß die Spedition und zwar unentgeldlich, übernehmen solle; da ihm ohne überwiegenden Vortheil, nicht zugemuthet werden könne, mit Kosten- und Zeit-Verlust nach Heilbronn zu reisen, um seine Fracht für den Rheintransport und seine baare Auslagen durch den Neckar einzusammeln, einen größern Theil zum voraus dort und auf der Reise zu verzehren; sich dem Pro-

centen-Abzug und der bis ins Kleine gehenden, willkührlichen Behandlung der Heilbronner Spediteur auszusetzen, und durch diese Güterbesorgung durch den Neckarstrom, sich noch beträchtlichen Schaden in der Fracht selbst zuzufügen.“

Vor dem Jahre 1712 befuhr ohne Einmischung der Regierungen und nach diesem Jahre bis 1753 unter den oben angegebenen Beschränkungen ein und derselbe Schiffer auch Neckar und Rhein zugleich, und so gut es damalen gieng, so geht es auch jetzt. Wenn er es vortheilhafter findet, mit einem großen Schiffe von Mainz nur bis Mannheim zu fahren, und dann in eigene oder gemiethete Leichtschiffe sein Gut über zu schlagen, oder es ihm besser dünkt, geradezu mit einem Schiffe den Neckar und Rhein zugleich zu befahren, so lasse man ihn dafür sorgen; sein Vortheil wird ihm die beste Anleitung dazu geben.

Das Ueberschlagen vom größeren in das klei-

nere leichtere Schiff ist aber in keinem Falle ein Grund zu einem Zwangs = Waaren = Abstoß und zu einer Zwangs = Spedition in Mannheim. Ist es wirklich Nothwendigkeit, daß in Mannheim die Neckargüter abgestoßen und von da aus weiter spedirt werden; so führt dieses alles die Handelswelt selbst ein; es bedarf keines Regierungs-Zwangs, und H. H. G. hat sich in der That damit eine unnöthige Sorge gemacht.

Bei allen andern in den Rhein sich ergießenden Flüßen müßten bereits auch schon Mannheimer Einrichtungen getroffen seyn, wann die Nothwendigkeit sie gebieten würde; allein weder am Main, der Mosel, der Ruhr, der Lahne und der Lippe, ist außer den Stations-Häfen Mainz und Cöln ein Zwangs = Stapel oder erzwungener Umlad = Platz, und auch dort tritt nach dem Wasserstande der Fall öfters ein, zum schnellen Waarenbezug, mehr oder weniger Leichtschiffe zu nehmen, und man überläßt es auch dort

dem Gutdünken des Schiffers sich eigener oder gemietheter Leichtschiffe zu bedienen. Als die Stadt Coblenz gleich Mannheim dieses Jahr Versuche unternahm, sich zu einer Zwangs-Stapelstadt zu machen, so wurde sie mit ihrem, der Handlung nachtheiligen Projecte von der Französischen Regierung abgewiesen. Das Journal de Francfort No. 164. macht dieses Beginnen und dessen Erfolg bekannt, in folgendem Artikel:

De Metz, le 31. Mai 1808. On a publié ici ce qui suit: La ville de Coblenz avoit formé le projet d'établissement d'un port de station pour la navigation; elle avoit demandé au gouvernement de l'approuver. Son but étoit d'obliger tous les bateaux, descendant ou remontant la Moselle, de s'arrêter à Coblenz, d'y faire dechanger les marchandises, pour être ensuite transportées par d'autres bateaux à leur destination. Le maire de la ville de Metz et le bureau consultatif du commerce, ont fait

des représentations sur ce projet si contraire à la liberté, dont le commerce doit jouir; ils ont présenté au Gouvernement des observations, par lesquelles ils ont fait connoitre, que la prétention de la ville de Coblenz ne pouvoit être accueillie. Mr. le Préfet de la Moselle a bien voulu appuyer ces observations et joindre ses instances à celles du commerce de Metz, pour faire rejetter la demande de la ville de Coblenz. Sur le rapport fait à son Excellence le Ministre de l'intérieur par Mr. le Conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et de la navigation; il a été decidé le 5. de ce mois qu'il n'y avoit pas lieu d'adopter le projet. Cette decision à été annoncée à Mr. le préfet de la Moselle, qui en a donné connoissance au maire de la ville de Metz. Les négocians et bateliers peuvent maintenant expedier et charger avec sécurité au port de Metz; les char-

gemens pourront se rendre directement à leur déstination, sans être obligés de s'arrêter ni de decharger à Coblenz.«

Für die Neckar- und die damit verbundene Rhein- und Main-Schifffahrt kann aber auch eine besondere Gilde, die aus dazu tauglichen Schiffern aller betheiligten Souveraine bestehet, durch gütlige Uebereinkunft errichtet, und diese Gilde einer besondern gemeinschaftlichen Commission untergeben werden, welche aus in Mainz, Frankfurt, Heilbronn und Mannheim aufgestellten Schifffahrts-Commissarien bestehen könnte, so daß alle Jahre in diesen 4 Städten abwechselungsweise ein Schiffer-Brudertag gehalten würde; wobei dem Commissär in dessen Wohnorte der Brudertag gehalten wird, der Vorsitz und die Hauptdirection das ganze Jahr hindurch, bis zu einem neuen Brudertage überlassen werden könnte; bei welchen Brudertagen alle die Gilde, Schifffahrt und den Handel angehende Angelegenheiten

könnten verhandelt, den Regierungen darüber könnte Bericht erstattet, und alles übrige Nöthige besorgt werden.

Für die Strompolizey, den Ufer- und Wasserbau sorgte dann jeder Schifffahrts-Commissär innerhalb des seinem Souverain gehörigen Stromdistricts unter der Oberdirection seiner Regierung, und käme eine Gilde-Einrichtung für die Neckarschifffahrt zu Stande, so könnten alle zu dieser Gilde gehörige Schiffer zum Ufer- und Wasserbau beitragen, wo nicht, so könnte entweder deshalb eine der vorherigen gleiche Abgabe, von allen Schiffern, welche den Neckar befahren, erhoben werden, oder der Staat oder die am Ufer gelegenen Communen hätten den Wasserbau zu erhalten; worüber jede Regierung, so weit der Fluß inner ihrer Landesstrecke lauft, Sorge trüge.

So lange aber keine neue Anordnung mit gemeinschaftlicher Uebereinstimmung zu Stande gebracht ist; so lange kann ohne der Octroi-Convention ent-

gegen zu handeln, Badischer Seits die Neckar- und die damit verbundene Rheinschifffahrt neben den Badischen, den Französischen, Württembergischen und Fürst-Primatischen Schiffern, welche von ihren Regierungen Erlaubnißscheine erhalten, nicht verwehrt werden, und zwar nach Bestimmungen ihrer eigenen Regierungen: ob sie von größern in kleinere Schiffe überschlagen, oder mit einem und demselben Schiffe den Rhein und Neckar befahren dürfen.

Der Heilbronner Handelsstand, um alles zu thun, was von ihm abhängt, die Neckarschifffahrt zu beleben, hat bereits auf die, durch Verträge wohl erworbenen Rechte des Procenten-Abzugs Verzicht geleistet, und will sich auch mit den Mainzer Schiffern überhaupt so ausgleichen, daß diese ihre Wünsche mit denen des Heilbronner Handelsstandes zur Fortdauer der direkten Fahrt von Mainz bis Heilbronn, gerne vereinigen werden.

Uebrigens ist in Heilbronn nicht bekannt, daß der Mainzer Schiffer nur bis Mannheim fahren will, und sind deshalb Beschwerden geführt und ist um Aufhebung der direkten Fahrt und um Anordnung eines Abstoßes in Mannheim gebeten worden; so ist es ohne Zweifel auf Anstiften der Mannheimer Spediteur geschehen, und nur einzelne und nicht der ganze Schifferstand haben hieran Theil genommen. Wie dem aber auch seyn möchte; so werden die bei der Rhein- und Neckarschifffahrt betheiligten Regierungen sich nicht um ihre Rechte bringen lassen wollen!

XVI. Kapitel.

Ein erzwungener Stapel und eine erzwungene Spedition in Mannheim ist dem Handel höchst nachtheilig.

Ist aber, welches allerdings die Hauptfrage bleibt:

eine erzwungene Spedition in Mannheim dem Commerz verträglich? werden die Güter durch dieselbe nicht vertheuert, nicht aufgehalten? ist bei ihrer Einrichtung nicht zu besorgen, daß die Neckarstraße verödet?

H. H. G. fährt, um seinen Beweis zu führen, fort:

„zwei offen liegende Wahrheiten, die aus der bisherigen historischen Darstellung hervorgehen, müssen bei Beurtheilung dieser aufgeworfenen Fragen nicht außer Acht gelassen werden: der Neckar hat keine Banngüter, mit der Neckarstraße konkurrirt die Main-

und Schröcker=Route, der Eigenthümer wählt mit seinen Gütern die wohlfeilste und kürzeste. Baden hat kein Interesse mehr, die sogenannte direkte Fahrt nach Heilbronn zu heben, und unter beträchtlichen Staatsopfern zu begünstigen, da kein oberrheinisches Gut, das seine Bestimmung auf das rechte Ufer hat, dem Badischen Staat durch eine fremde Straße entzogen werden kann, eben daher sind auch die ehemaligen Rang=Vortheile bereits zurückgenommen.„

Wenn diese Worte das beweisen sollen, was H. H. Gaum damit erweisen will, so leiden sie wohl keinen andern Sinn, als:

Baden werde — wenn Mannheim nicht als ein Abstoß= und Stations=Platz anerkannt werden wolle — so viele Zölle auf die direkte Mainzer und Frankfurter Schifffahrt legen, daß der Neckar nicht mehr befahren werden könne.

Noch kürzer hätte H. H. G. den schuldigen Beweis dadurch geliefert, wenn er der Handlungswelt geradezu angekündigt hätte: daß Baden den ganzen Neckar sperren würde, wenn man nicht glauben wolle, daß ein Absloß und eine Spedition in Mannheim der Handlung nützlich sey.

Gut ist es, daß H. H. G. die Handlungswelt, und die dabei betheiligten Höfe auf seine für die Rhein- und Neckarschifffahrt uud den damit verbundenen Handel höchstgefährlichen Grundsätze in Zeiten aufmerksam macht, und so selbst die Erinnerungen veranlaßt, auf welche bei einem allenfalls nöthigen Nachtrags-Vertrage zur Rhein-Octroi-Convention Rücksicht zu nehmen, die Höfe von Paris und Frankfurt schon in dem Reichstags-Beschluße ersucht und beauftragt sind.

Wo ist aber je der Zwang in Handlungs-Sachen diesen vortheilhaft gewesen?

Was vortheilhaft ist, gibt sich von selbst.

Der

Der Handelsmann kennt seinen Nutzen zu gut, um, wenn Mannheim ein vortheilhafterer Speditions- und Abstoß-Platz als Heilbronn, wäre, nicht von selbst Mannheim den Vorzug zu geben; — thut er dieses nicht, so ist es der gröste Beweis, daß Mannheim zu einem Zwangs-Stapel zu machen, dem Handelsmanne nicht nützlich, sondern vielmehr schädlich ist. Einen bündigeren Beweis kann man wohl nicht liefern.

Die Wasserstrecke von Mainz bis Mannheim ist auch für die Güter, welche nach Heilbronn und weiter aufwärts bestimmt sind, zu kurz zum Wiederausladen, zum Niederlegen in Kranen, in Waghäuser, zur Zahlung der Speditions-Gebühren, Bestreitung der damit verbundenen weitern Auslagen und zu Wiederholung derselben Mühe und derselben Kosten in Heilbronn. Es würde dadurch offenbar Zeit verlohren und dieselben Unkosten würden doppelt gemacht, — wie soll da ein Vortheil für die Handelswelt entstehen?

Der Kranen in Mannheim ist auch noch so gelegen, daß bei kleinem Wasser, an denselben mit keinem Rhein- und Neckarschiffe hingefahren werden kann; weshalb, wenn zur Zeit eines niedern Wasserstandes, nicht im Fluße von den größern Schiffen auf die kleineren übergeschlagen wird, oder geradezu die kleinern Schiffe von Mainz bis Heilbronn den Rhein und den Neckar frei durchgehen, — die Waaren aus den größeren Schiffen in kleine Boote gebracht, dann bei der hohen Lage des Mannheimer Kranen, ein Stockwerk hoch hinauf gezogen werden, und dieselben Operationen in umgekehrter Ordnung bei dem Wiedereinladen vorgenommen werden müssen. Müssen da nicht mehr Reparationen vorkommen, als bei dem Ueberschlagen von Schiff zu Schiff oder gar noch bei der ununterbrochenen Fahrt, in für beide Flüße tauglichen Schiffen? Wie soll bei diesen Verhältnissen die Handlungs-Welt die Ueberzeugung von der Nützlichkeit einer Zwangs-Spedition in Mannheim erhalten?

Auch hat bereits seit diesen neuen Einrichtungen in Mannheim, bis jetzt, als diese Abhandlung gedruckt wurde, Ausgangs Decembers 1808, der Waarenzug durch den Neckar für Transitogut sich sehr stark vermindert.

Die Gaumischen Beschwerden gegen den Handelsstand und die Gerichtsstelle in Heilbronn, verschwinden in ihr Nichts. Seit Jahrhunderten ist Heilbronn die erste Handelsstadt am Neckar, lebhaft war seit Jahren die Schifffahrt auf diesem Strome, wie H. H. G. selbst im §. 16 f. Schr. eingesteht; Heilbronner Handelsleute hatten bis jetzt in der Handlungswelt einen bedeutenden Credit, — und diesen erwirbt man sich nicht durch Veranlassung zu Beschwerden und bei ungebührlicher Nachsicht der Obrigkeit.

Wenn aber auch je, während der Stürme des Kriegs, welche Heilbronn stark und lang trafen; während der großen politischen Ereignisse, welche Teutschlands veraltetes Staats-Gebäude

umstürzten, — welche Ereignisse in alle öffentliche und Privat=Verhältnisse eingriffen, — in Heilbronn nicht alles für die Neckarschifffahrt geschah, was fromme Wünsche, welche sich über Zeithindernisse hinwegsetzen, erheischten; so bleibt immer diese stürmische Zeit mit Recht allein die Beklagte.

Der Friede ist in die Rhein= und Neckar=Gegenden zurückgekehrt und Württembergs hochthätiger König hebt in seinen Staaten jede gerechte Klage der Befahrer des Neckarstroms. Eine besondere Schifffahrts=Commission für die Rechtspflege und Haltung auf gute Ordnung in Neckarschifffahrts=Angelegenheiten ist für Heilbronn aufgestellt; ein erweiterter Schoppen an dem Kranen in Heilbronn wird sobald ein, gegen die gegenwärtige Zeit vermehrter Waarenzug es erfordert, errichtet; Wageschaalen und Gewicht nach dem Mainzer Fuß werden für den Kranen angeschafft, an dem Waghause in der Stadt eine soge=

nannte Wippe zum leichtern Aufladen der von der Stadt aus weiter gehenden Güter angebracht, und überhaupt werden von Württembergischer Seite neben Erhaltung der bisherigen guten Anstalten, wegen des Neckarufers und aller in die Neckarschifffahrt und die damit verbundene Handlung einschlagenden Gegenstände stets die zweckdienlichsten Einrichtungen getroffen werden.

Bemerkungen
über
Sprach- und Druckunrichtigkeiten.

Wenn sich in diese Abhandlung Sprach-Unrichtigkeiten eingeschlichen haben, so ist, die Druckfehler und eigenmächtigen Abänderungen des Hrn. Setzers abgerechnet, der Mangel einer allgemein angenommenen Sprachlehre die Haupt-Ursache davon; welche Ursache für den Geschäftsmann, bei der so leicht ansteckenden Nachlässigkeit, die noch häufig im Geschäftsstyle herrscht, um so lästiger ist, als er nicht Zeit genug hat, sich seine eigene Sprachlehre zu entwerfen; ohne welche, bei der Veränderung, welcher die teutsche Sprache immer noch unterworfen ist, er häufig schwankend bleiben muß. Wie groß die Uneinigkeit über die teutsche Sprachlehre aber, selbst unter den beßten Schriftstellern, noch ist, davon giebt, ohne nöthig zu haben, sich in ein Detail einzulassen, die Verschiedenheit der Schreibart des National-Namens, den auffallendsten Beweis. Noch hat man sich darüber nicht allgemein vereinigen können: ob teutsch oder deutsch geschrieben werden soll.

Der Verfasser dieses schreibt: teutsch, weil er der Meinung derer ist, welche die Abstammung dieses Worts von dem National-Gott der alten Teutschen: Teut, herleiten. Er schreibt Schifffahrt, weil er bei mehreren guten Schriftstellern dieses Wort auf diese Weise geschrieben findet, und weil ihm dünkt, daß die Schreibart: Schiffahrt, die Zusammensetzung der Wörter: Schiff und Fahrt, nicht bemerkbar genug mache.

Ewig wird diese Verwirrung fortdauern, wenn nicht ähnlich der Pariser Academie der Wissenschaften, in jedem teutschen souverainen Staate, Academien errichtet werden, welche sich der Sprachberichtigung besonders widmen, und sich über die Rechtschreibung miteinander vergleichen; so, daß bei dem Nichtdaseyn einer gemeinschaftlichen Sprachge-

setzgebungs-Behörde, zu der sich nach und nach eine in der Hauptstadt einer ganzen Nation bestehende Academie aufwirft, wir Teutsche eine Conventions-Sprachlehre erhalten könnten, gleich bei der vorigen teutschen Reichsverfassung, bei der, obwohl es keine eigentliche teutsche Reichsmünze gab, doch für mehrere Kreise eine gleiche Conventionsmünze vorhanden war.

Abgesehen aber, von diesen allgemeinen Ansichten, so dürften folgende **Druckfehler** zu bemerken seyn:

a) Buchstaben zu viel:

S. 8. Linie 4. ist das ganze Wort: aufgehoben, zu durchstreichen.
— 9. — 10. ist bei Handlungs-Welt das zweite: s zu durchstreichen.
— 10. letzte L. statt: Cameraleinkünften zu setzen: Cameraleinkünfte.
— 55. 2te L. von unten, statt: Innhaber: Inhaber.
— 71. letzte L. statt: Orten: Orte.
— 90. 6te L. von oben, statt: geschahe: geschah.
— 127. 8te L. von unten, statt: Jahren: Jahre.

b) Buchstaben zu wenig:

— 14. 2te L. von unten, statt: eigene: eigenen.
— 53. 16te L. von oben, statt: ärmere: ärmeren.
— 66. 2te L. statt: Gut: Guts.
— 76. 1ste L. nach der Kapitel-Anzeige, statt: zu: zur; und statt unpartheiische: unpartheiischen. Ferner
— 76. 2te L. st. angegebene: angegebenen.
— 79. 8te L. von unten, statt: Gleit: Geleit.
— 87. 6te L. von unten, statt: Kurfälzische: Kurpfälzische.
— 93. 6te L. statt: zu: zur.
— 96. 4te L. von unten, statt: übergebene: übergebenen.
— 96. 5te L. von unten, statt: zu: zur.
— 98. 8te L. von unten, statt: Spediteur: Spediteuren.
— 128. 8te L. von oben, statt: in: im.

c) Unrichtige Buchstaben, Zahlen, orthographische Zeichen.

S. 8. 7. L. von oben, statt ihm zu setzen: ihr.
— 27. 2te L. von oben: statt: Ein- und Ausgeladen: ein- und ausgeladen.
— 69. letzte L. statt: Höch: Hoch.
— 71. 4te L. von unten; statt: welchen: welcher.
— 88. 8te L. von oben, statt: der Krane: dem Kra-
— 88. letzte L. nen; von dem Vogel Kranich, fran-
— 89. 6. L. v. o. zösisch: La Grue, wegen des an der Maschine: Kranen, angebrachten langen Balkens.
— 99. 1ste L. von oben, statt: dann: denn.
— 107. 4te L. von unten, statt: der: dem.
— 115. 7te L. von unten, statt: Mißverstandniß: Mißverständniß.
— 140. 10te L. von oben, statt: 1806: 1805.
— 150. 12te L. von oben, ist nach entrichten: das Anführungszeichen: » hinweggelassen; dagegen dasselbe,
— 151. 12te L. nach hemmen: unrichtig gesetzt; und der ganze Satz: von: der Octroi-Vertrag u. s. w. bis hemmen, statt: vorzurücken, gleich einer Anführung, hineingerückt worden.
— 168. letzte L. statt burean: bureau.
— 170. 8te L. von oben, statt gülig: gütlich.

Dann ist einigemal da, wo ein Wort aus zwei Substantiven besteht, das Binde-Zeichen nicht gemacht, dagegen dasselbe nach Adjectiven, wohin es nicht gehört, angebracht, und einigemal sind auch die übrigen orthographischen Zeichen zum Theil gar nicht, zum Theil unrichtig gesetzt, doch verstellen sie den Sinn nicht.

Daß da, wo Stellen aus andern Schriftstellern wörtlich angeführt wurden, die verschiedene Schreib-Art absichtlich beibehalten wurde, wird der Leser selbst bemerkt haben.



